

Konsekvensutredning for Planid: 0552.00

Detaljregulering for kjøpesenteret M44, Bryne sentrum

Time kommune

Datert: 09.02.2024

Rev.: 03.02.2025




prosjektil

PLAN- OG DOKUMENTOPPLYSNINGER

Kommune:	Time kommune
Plannavn:	Detaljregulering for kjøpesenteret M44, Bryne sentrum
Plannummer:	0552.00
Formålet med planen:	Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av kombinert næring og bolig ved M44.
Rapporttittel:	Konsekvensutredning
Utgave/dato:	3. utgave, datert 03.02.2025
Oppdragsgiver:	Nedremarka Eiendom AS
Utarbeidet av:	Nora Krag, Mathilde Lilleskog og Marie Mjaaland
Sidemannskontroll:	Marie Mjaaland og Paul Korsberg

INNHALDSFORTEGNELSE

Innholdsfortegnelse	3
1 Sammenheng	7
1.1 Beskrivelse av tiltaket	7
1.2 Endringer etter offentlig høring og ettersyn	7
1.3 Datagrunnlag	9
1.4 Verdier	9
1.5 Beskrivelse av omfang	9
1.6 Vurdering av konsekvenser ved de ulike alternativene	9
2 Innledning	10
2.1 Bakgrunn	10
2.2 Behov for konsekvensutredning og planprogram	11
2.3 Varsel om oppstart av reguleringsarbeid	11
3 Dagens situasjon	12
3.1 Beliggenhet	12
3.2 Beskrivelse av planområdet	12
3.3 Beskrivelse av omgivelsene	12
4 Overordnede føringer og planer	14
4.1 Nasjonale føringer	14
4.2 Regionale føringer	14
4.3 Kommunale føringer	14
5 Beskrivelse av alternativer	15
5.1 Generelt	15
5.2 Alternativ 0	15
5.3 Alternativ 1	15
6 Metode	16
6.1 Generelt	16
6.2 Vurdering av verdi	16
6.3 Vurdering av påvirkning	16
6.4 Vurdering av konsekvens	17
7 Kulturminner og kulturmiljø	18
7.1 Fra fastsatt planprogram	18
7.2 Generell beskrivelse	18
7.2.1 Kulturminner	19
7.2.2 Kulturmiljø	21
7.3 Planforslaget	21
7.3.1 Kornmottaket og kornsiloen	21

7.3.2	Flerfunksjonsbygg	22
7.4	Vurdering av verdi	23
7.5	Vurdering av påvirkning	23
7.5.1	0-alternativ	23
7.5.2	Alternativ 1	23
7.6	Konsekvensvurdering	24
7.7	Justert planforslag	24
7.7.1	Kornsilo og kornmottaket	24
7.7.2	Flerfunksjonsbygget	24
7.7.3	Samlet konsekvens etter justering av planforslag	25
7.8	Oppsummering og avbøtende tiltak	25
8	Transportbehov/mobilitet	26
8.1	Fra fastsatt planprogram	26
8.2	Generell beskrivelse	26
8.2.1	Tilgjengelighet for sykkel, gange og kollektiv	26
8.2.2	Tilgjengelighet for bil	27
8.3	Aktuelle utredninger	28
8.3.1	Tellinger i gatetun i Reevegen	28
8.3.2	Tidligere utredninger	28
8.3.3	Samlerapport trafikkvurderinger M44, 18.12.2023	30
8.3.4	Mobilitetsplan M44, 12.12.2023	31
8.3.5	Oppsummering og mulige avbøtende tiltak	31
8.4	Planforslaget	33
8.5	Vurdering av verdi	34
8.5.1	Samlet verdivurdering for transport og mobilitet:	36
8.6	Vurdering av påvirkning	36
8.6.1	0-alternativet	36
8.6.2	Alternativ 1	36
8.7	Konsekvensvurdering	38
8.8	Justert planforslag	39
8.9	Oppsummering og avbøtende tiltak	39
9	Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	41
9.1	Fra fastsatt planprogram	41
9.2	Generell beskrivelse	41
9.2.1	Kommunedelplanen for Bryne sentrum 2015-2026	41
9.2.2	Planområdets og influensområdets utvikling	43
9.2.3	Delområder	43

9.3	Planforslaget	46
9.3.1	Vurderte alternativer	46
9.3.2	Eksisterende M44 – delområde 1	48
9.3.3	Kulturmiljø og Kaizers plass – delområde 2	48
9.3.4	Utvidelse og nybygg – delområde 3	49
9.3.5	Fjernvirkning	53
9.4	Vurdering av verdi	53
9.5	Vurdering av påvirkning	55
9.5.1	0-alternativet	55
9.5.2	Alternativ 1	55
9.6	Konsekvensvurdering	58
9.7	Justert planforslag	58
9.7.1	Eksisterende M44 – delområde 1	58
9.7.2	Kulturmiljø og Kaizers plass – delområde 2	58
9.7.3	Utvidelse og nybygg – delområde 3	58
9.7.4	Fjernvirkning	58
9.7.5	Samlet konsekvens etter justeringer	59
9.8	Oppsummering og avbøtende tiltak	59
10	Parkering	60
10.1	Fra fastsatt planprogram	60
10.2	Generell beskrivelse	60
10.2.1	Dagens situasjon	60
10.2.2	Parkeringsnorm	61
10.2.3	Lokalisering av parkeringstilbud i sentrum	63
10.3	Planforslaget	64
10.3.1	Bilparkering	64
10.3.2	Sykkelparkering	66
10.4	Vurdering av verdi	68
10.5	Vurdering av påvirkning	68
10.5.1	0-alternativet	68
10.5.2	Alternativ 1	68
10.6	Konsekvensvurdering	69
10.7	Justert planforslag	70
10.7.1	Bilparkering	70
10.7.2	Sykkelparkering	70
10.8	Oppsummering og avbøtende tiltak	70
11	Sammenstilling	72

11.1	Samlede konsekvenser for miljø og samfunn.....	72
11.1.1	Alternativ 0	72
11.1.2	Alternativ 1	72
11.2	Oppfølgingsbehov for regulering	72
11.2.1	Tiltak tilknyttet kulturminner og kulturmiljø:	72
11.2.2	Tiltak tilknyttet transportbehov/mobilitet:.....	73
11.2.3	Tiltak tilknyttet arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet:	73
11.2.4	Tiltak tilknyttet parkering:.....	73
12	Kilder	74
12.1	Nettbaserte kilder.....	74
12.2	Skriftlige kilder	74

1 SAMMENDRAG

1.1 Beskrivelse av tiltaket

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av M44 med en kombinasjon av nye næringsarealer og boliger. Det ønskes også å sikre en ny parkerings- og adkomstløsning til planområdet, som bedre håndterer trafikken til senteret.

I tillegg er det ønskelig å styrke bruksmuligheter og tilgjengeligheten til Bryne Mølle og Kaizersplassen. Det vil også tilrettelegges for bedre koblinger og styrket trafiksikkerhet for myke trafikanter innenfor området og til tilgrensende områder.

1.2 Endringer etter offentlig høring og ettersyn

Under offentlig ettersyn, kom det inn totalt 20 merknader. Rogaland Fylkeskommune og Statsforvalteren fremmet innsigelse til planforslaget vedrørende følgende aspekter:

Statsforvalteren:

- For lav parkeringsdekning for sykkel.
- Hensyn til barn og unge, med bakgrunn i at størrelse på sandlek og kvartalslek ikke oppnås, og at lekeareal er plassert på lokk og langt borte fra øvrige byrom.
- Manglende samsvar mellom kotehøyder og flomvurderinger i VA-rammeplan og ROS-analyse.

Rogaland Fylkeskommune:

- For lav parkeringsdekning for sykkel for bolig, kontor og tjenesteyting.
- Utforming av rundkjøringer i fv 44 og avgrensing av parkeringsplass P1 mot rundkjøring.
- Utforming av gangveg GG8, med bakgrunn i at krav i N100 ikke er oppfylt.

Følgende endringer er innarbeidet i planmaterialet til 2.gangsbehandling for å imøtekomme innsigelsene:

Parkeringsdekning for sykkel

Parkeringsdekning for sykkel økes for å imøtekomme innsigelsene. Det tas inn og sikres i planens bestemmelser at det skal være 3 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet, og 2 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m²BRA for kontor, tjenesteyting og bevertning. For kjøpesenter/forretning beholdes krav om 1 sykkelparkeringsplass pr. 100 m²BRA, i tråd med Rogaland Fylkeskommunes vurdering. Planmaterialet dokumenterer at det er tilstrekkelig areal til sykkelparkeringsplasser til at minst 50% av bebyggelsen kan romme kontor, tjenesteyting og bevertning. Det legges opp til at mer enn 50% av bygningsmassen vil etableres som kjøpesenter/forretning.

Hensyn til barn og unge

Størrelse på sandlek var oppfylt ved 1.gangsbehandling, og dette videreføres i planforslaget. At dette er trukket inn som bakgrunn for innsigelse, baserer seg på en misforståelse/feil i saksframlegget. Krav til sandlek er løst på lokk i nær tilknytning til boligene.

Det tas inn større lekearealer på bakkeplan som vil romme aktivitet/lekefunksjoner tilpasset større barn, og som plasseres i tilknytning til eksisterende byrom. I tillegg til eksisterende lekeplass ved Reevegen, tas det inn et lekeareal ved ungdomsklubben Møllekjelleren, som

ligger tilknyttet Kaizers plass. Det tas også inn ett - to nye lekearealer mot Reevegen, og det åpnes for etablering av skatepark ved friområdet ved Roslandsåna. Samlet oppnås regionalplanens størrelse til kvartalslek, og utomhusnormens krav til antall og type lekefunksjoner. Lekeplassene har svært gode solforhold ved begge dimensjonerende tidspunkt.

Flom og kotehøyder

I samråd med Time kommune er det kommet frem til en omforent kotehøyde for sikkerhet mot flom, og VA-rammeplan og ROS-analyse er oppdatert iht. dette. Det er nå samsvar mellom dokumentene. Flomsone i plankartet med tilhørende bestemmelser er oppdatert iht. omforent flomhøyde.

Samferdselstekniske innsigelser

I samråd med Rogaland fylkeskommune, er fv. 44 tatt ut av planområdet. Parkeringsplass P1 er justert med tilstrekkelig avstand til rundkjøring. Utforming av gangveg GG8 er justert i tråd med fylkets forslag til utforming.

Følgende endringer er innarbeidet i planmaterialet til 2.gangsbehandling for å imøtekomme merknader og faglige råd:

Bebyggelse og utforming

- Planlagt bebyggelse er trukket bort fra Roslandsåna.
- Høyder, volum og grunnflate på flerfunksjonsbygget er redusert for å minske avvik fra sentrumsplanen.
- Fasadeutforming mot Jærvegen og mot Arne Garborgs veg er endret, og øverste etasje er brutt opp og trukket tilbake.
- Nytt inngangsparti til kjøpesenter trekkes mot vest og bort fra Kaizers plass.
- Det er utarbeidet en formingsveileder som sikrer arkitektonisk utforming.

Kulturminner og offentlige byrom

- Passasjen mellom senteret og Flerfunksjonsbygget er hevet opp over et samlet parkeringsanlegg som legges delvis under bakkeplan.
- Avstand mellom senteret og Flerfunksjonsbygget er økt, og det sikres flere kvaliteter og økt attraktivitet.
- Flerfunksjonsbygget er trukket bort fra Kaizers plass og Bryne mølle, og det sikres mer rom og luft.

Miljøoppfølging

- Omtale av luftforurensing er tatt inn i ROS og planbeskrivelse. Det tas inn krav om at miljøoppfølgingsplanen skal dokumentere avbøtende tiltak som bidrar til så god luftkvalitet som mulig, i tråd med T-1520.
- Omtale av massebalanse tas inn i massedisponeringsplan.
- Dokumentasjon på utgreiing av parkeringsanlegg under bakken er lagt ved planforslaget.
- Vindanalyse og skyggeanalyse er oppdatert med justert bebyggelse/utforming.

Plankart, bestemmelser og aktuelle underlagsrapporter er justert i tråd med endringene.

1.3 Datagrunnlag

Utredningen baserer seg på befaringer, databaser, kommunale- og regionale planer, regionale/ nasjonale retningslinjer, undersøkelser og ressurspersoner.

1.4 Verdier

Berørte verdier i området er primært knyttet til kulturminner, arkitektur, byrom, transport/mobilitet og parkering. Tema som konsekvensutredes i tråd med fastsatt planprogram er:

- Kulturminner og kulturmiljø
- Transportbehov/mobilitet
- Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet
- Parkering

1.5 Beskrivelse av omfang

Det skal tilrettelegges for at det kan etableres ca. 24 000 m² med ny næring, i tillegg til dagens ca. 52 000 m². Næringsarealene etableres som et tilbygg på eksisterende senter, og i et eget flerfunksjonsbygg nord i planområdet. I tillegg skal det etableres nye boliger i 4. til 7. etasje over deler av næringsarealene, med tilhørende uteoppholdsareal og parkering løst på lokk. Forslaget legger opp til tre etasjer i midtre del av bygget og mot Reevegen, og opptil 7 etasjer mot fylkesvegen. Antall parkeringsplasser planlegges økt fra dagens ca. 700 plasser, til omkring 1 000.

1.6 Vurdering av konsekvenser ved de ulike alternativene

Alternativ 0: Dagens situasjon

Alternativet innebærer at dagens situasjon videreføres. Det vil på kort sikt ikke gi noen konsekvenser for plan- og influensområdet.

Alternativ 1:

Gjennomføring av tiltaket vil ha positive konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø, transportbehov/mobilitet, arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet. Gjennomføring av tiltaket vil ha liten negativ konsekvens for parkering.

En helhetlig vurdering og sammenstilling av alle temaene vurdert i KU, viser en positiv konsekvens ved gjennomføring av tiltaket.

2 INNLEDNING

2.1 Bakgrunn

I 2016 ble det igangsatt arbeid med områderegulering for Bryne sentrum vest, som omfattet M44 og tiliggende områder. Planarbeidet stanset opp i påvente av avklaringer bl.a. vedr. fv44 og parkeringsløsning for Bryne sentrum, og ble formelt avsluttet etter prinsippavklaring i LOK den 17.11.2022. Planleggingen tas nå videre som detaljregulering i en ny prosess, der planens avgrensning er endret.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av M44 med en kombinasjon av nye næringsarealer og boliger. Det ønskes også å sikre en ny parkerings- og adkomstløsning til planområdet, som bedre håndterer trafikken til senteret.

I tillegg er det ønskelig å styrke bruksmuligheter og tilgjengeligheten til Bryne Mølle og Kaizersplassen. Det vil også tilrettelegges for bedre koblinger og styrket trafiksikkerhet for myke trafikanter innenfor området og til tilgrensende områder.

Planforslaget kan bidra til å befeste Brynes posisjon som regiondelssenter. Samlet kan de planlagte grepene skape et mer levende sentrum, med økt urbanitet og byliv. Det er ønskelig å styrke de positive synergiene som allerede er til stede mellom kjøpesenteret og resten av Bryne sentrum, slik at de fungerer som elementer innen samme enhet og sammen hever Brynes attraktivitet som handelssenter og bosted.



Figur 2.1: M44 med eiendomsstruktur i området

2.2 Behov for konsekvensutredning og planprogram

Plan- og bygningsloven (PBL) stiller krav til konsekvensutredning for reguleringsplaner etter annet lovverk som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planforslaget er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger § 6b, og det vurderes at det skal utarbeides en konsekvensutredning i henhold til forskriften på grunn av at samlet tiltak vil overstige et bruksareal på mer enn 15 000 m² (punkt 24).

Konsekvensene av et tiltak skal måles i forhold til en referansesituasjon. Denne situasjonen kalles gjerne 0-alternativet, og utgjør sammenligningsgrunnlaget for alternativene som konsekvensutredes. 0-alternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon, men faktorer som f.eks. klimaendringer kan medføre avvik fra eksisterende forhold. Konsekvenser beregnes/vurderes ut fra en differanse mellom hva som skjer med og uten gjennomføring av planen eller tiltaket.

Hvilke tema som skal utredes i konsekvensutredningen, er besluttet i samarbeid med Time kommune. Tema som skal konsekvensutredes i tråd med fastsatt planprogram er:

- Kulturminner og kulturmiljø
- Transportbehov/mobilitet
- Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet
- Parkering

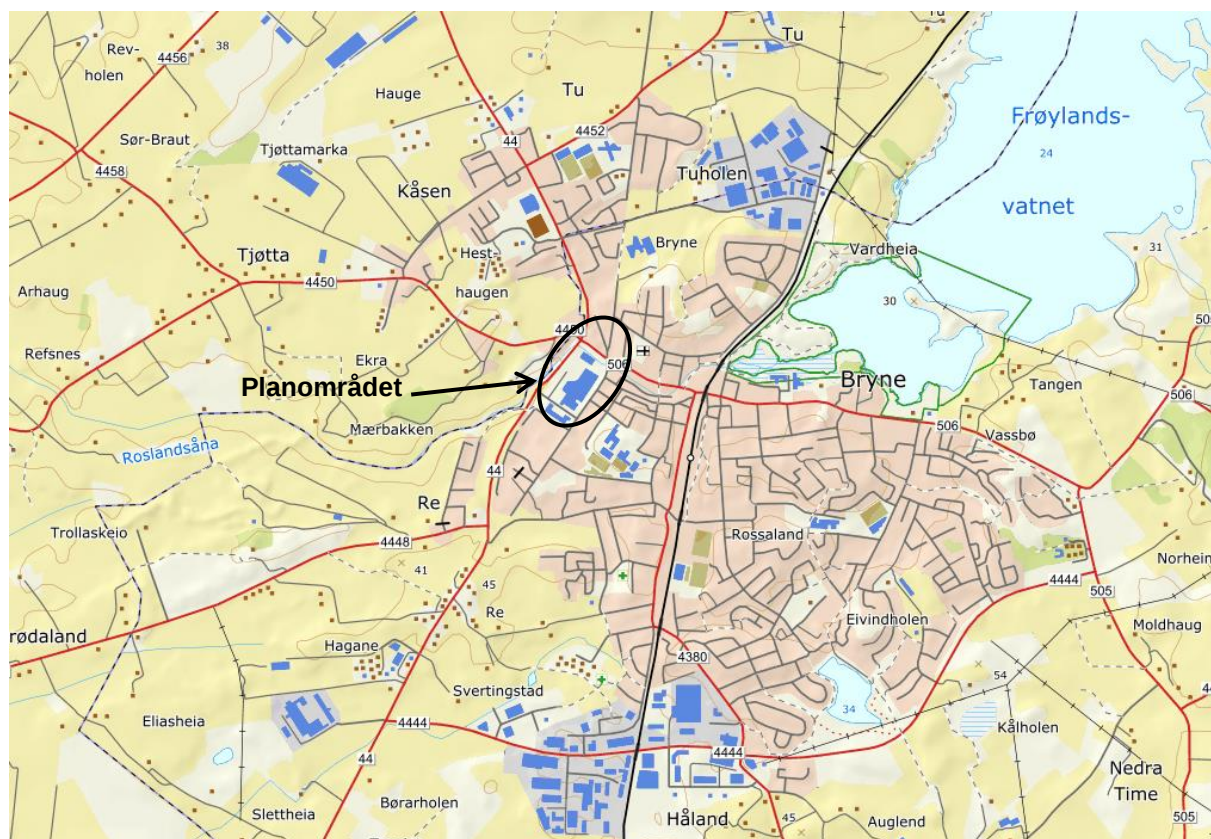
2.3 Varsel om oppstart av reguleringsarbeid

Oppstart av planarbeidet ble varslet i Jærbladet 23.12.2022, med frist for å komme med innspill 10.02.2023. Forslag til planprogram ble samtidig sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-9. Det kom inn 9 merknader i a. varslingsperioden. Alle merknadene er i sin helhet lagt ved planen, og kommentert i eget vedlegg. Planprogrammet ble fastsatt i Utvalg for Lokal utvikling 20.04.2023.

3 DAGENS SITUASJON

3.1 Beliggenhet

Planområdet ligger sentralt i Time kommune, i vestre del av Bryne sentrum. FV44 går langs planområdets vestlige grense, og er hovedveien på Jæren med svært høy trafikkbelastning (ÅDT=16 000). Langs sørlig grense går Jupiterveien, og Reevegen ligger langs østlige plangrense. I nord avgrenses planområdet ved Arne Garborgs veg. Vegen inngår i planområdet da det her planlegges ny adkomst inn til M44.



Figur 3.1: Planområdets beliggenhet

3.2 Beskrivelse av planområdet

Planområdet har ved varsel om oppstart, en størrelse på ca. 93 daa. I dag består planområdet av kjøpesenter M44 med tilhørende parkering. Helt nord i planområdet ligger felleskjøpet i eget bygg og Bryne Mølle. I tillegg ligger også offentlige plasser og gater, og deler av parkdraget langs Roslandsåna innenfor planens avgrensning.

Det er i dag rundt 70 butikker og et samlet areal på ca. 52 000 m² innenfor planområdet. Senteret har ca. 700 parkeringsplasser fordelt på bakkeplan, på tak og i parkeringshus.

Planområdet rommer en rekke gnr/bnr, men det er i hovedsak to grunneiere innenfor planområdet; Nedremarka Eiendom og Time kommune.

3.3 Beskrivelse av omgivelsene

Planområdet grenser til handel og tjenester i resten av Bryne sentrum, og det er kort avstand til Bryne stasjon – ca. 500 meter. Bryne mølle og Kornmottaket er kulturminner som ligger

innenfor planområdet. I sentrumsplanen er de regulert til spesialområde for vern, og bygningene kan ikke rives. Friområdene langs Roslandsåna er en forlengelse av Fritz Rød parken nordøst for planområdet. Parken er en viktig del av grønnstrukturen i Bryne sentrum. Store deler av Bryne sentrum er preget av bebyggelse i 2-3 etasjer, og en forholdsvis finmasket struktur.

4 OVERORDNEDE FØRINGER OG PLANER

Overordnede føringer og planer er ytterligere beskrevet i planbeskrivelsen.

4.1 Nasjonale føringer

Aktuelle nasjonale føringer for planarbeidet er:

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (PBL)
- Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven
- Lov om vassdrag og grunnvann
- Lov om forvaltning av naturens mangfold
- Lov om kulturminner

4.2 Regionale føringer

Aktuelle regionale føringer for planarbeidet er:

- Regionalplan Jæren og Søre Ryfylke
- Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Rogaland 2016-2021

4.3 Kommunale føringer

Aktuelle kommunale føringer:

- Kommuneplan for Time kommune 2018-2030
- Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026
- Kulturminneplan Time kommune 2008-2019

5 BESKRIVELSE AV ALTERNATIVER

5.1 Generelt

I henhold til § 14 c) i forskrift om konsekvensutredninger skal relevante og realistiske alternativer til tiltaket beskrives, og det skal framgå hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen. I tillegg skal konsekvensutredningen, iht. forskriftens § 20, beskrive den nåværende miljøtilstanden, og gi en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres (0-alternativet). Iht. planprogrammet skal det vurderes ett alternativ i tillegg til 0-alternativet.

Tema som skal konsekvensutredes i tråd med fastsatt planprogram er:

- Kulturminner og kulturmiljø
- Transportbehov/mobilitet
- Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet
- Parkering

5.2 Alternativ 0

0-alternativet som er valgt er at dagens situasjon beholdes, og ikke gjeldende regulering.

Området består i dag av kjøpesenter- og forretningsbebyggelse, veiareal og parkeringsplass, samt kulturmiljø, offentlige plasser, gater og park.

I konsekvensutredningen vil det utdypes hvordan området er utviklet i dag, i forhold til bebyggelse, type forretninger og funksjoner ellers i området.



Figur 5.1: Ortofoto av M44

5.3 Alternativ 1

I konsekvensutredningen vil det ses på et alternativ med et planforslag for gjennomføring av tiltak innenfor området. Planforslaget legger opp til en utvidelse av næringsarealer og etablering av ny parkeringsløsning; i parkeringshus integrert i bygningsmassen, og redusert bakkeparkering. I tillegg legges det opp til å etablere 80 boliger fra 4-7 etasje, med felles uteoppholdsarealer på lokk over næringsarealer.

Nord i planområdet planlegges ny bebyggelse med kombinert parkering og næring. Nybygg planlegges i inntil 6 etasjer, med parkering og bevertning/kultur-funksjoner. Det åpnes også for mulighet for kontor i bygget.

6 METODE

6.1 Generelt

Utredningen gjennomføres med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredning og Statens Vegvesens håndbok V712: Konsekvensanalyser. Håndboken brukes i dette tilfellet primært med tanke på metodikken knyttet til utredningene, da spesielt metode for utredning av ikke-prissatte temaer som er en kvalitativ analysemetode. Metoden er utformet med tanke på vegprosjekter, og tilpasses utredning av konkret planarbeid. I denne metoden ser man på ulike delområder innenfor ulike fagtema, og metoden er delt inn i tre trinn:

1. Konsekvens for delområder
2. Konsekvens av alternativer
3. Samlet konsekvens

De to første trinnene utføres for hvert fagtema, mens i det tredje trinnet vurderes konsekvens for alle fagtemaene samlet. Konsekvenser av foreslått tiltak sammenlignes med situasjonen som oppstår dersom tiltaket ikke gjennomføres. Denne situasjonen kalles referansealternativet eller 0-alternativet.

6.2 Vurdering av verdi

Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv. Områder gis en verdimessig vurdering hvor man legger til grunn verdiene i referanse-situasjonen, sortert etter skalaen; uten betydning, noe, middels, stor og svært stor. Iht. håndbok V712 er det utarbeidet et generelt grunnlag for verdisetting, hvor det vil variere hvilke tema som er relevante for hvert fagtema.

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

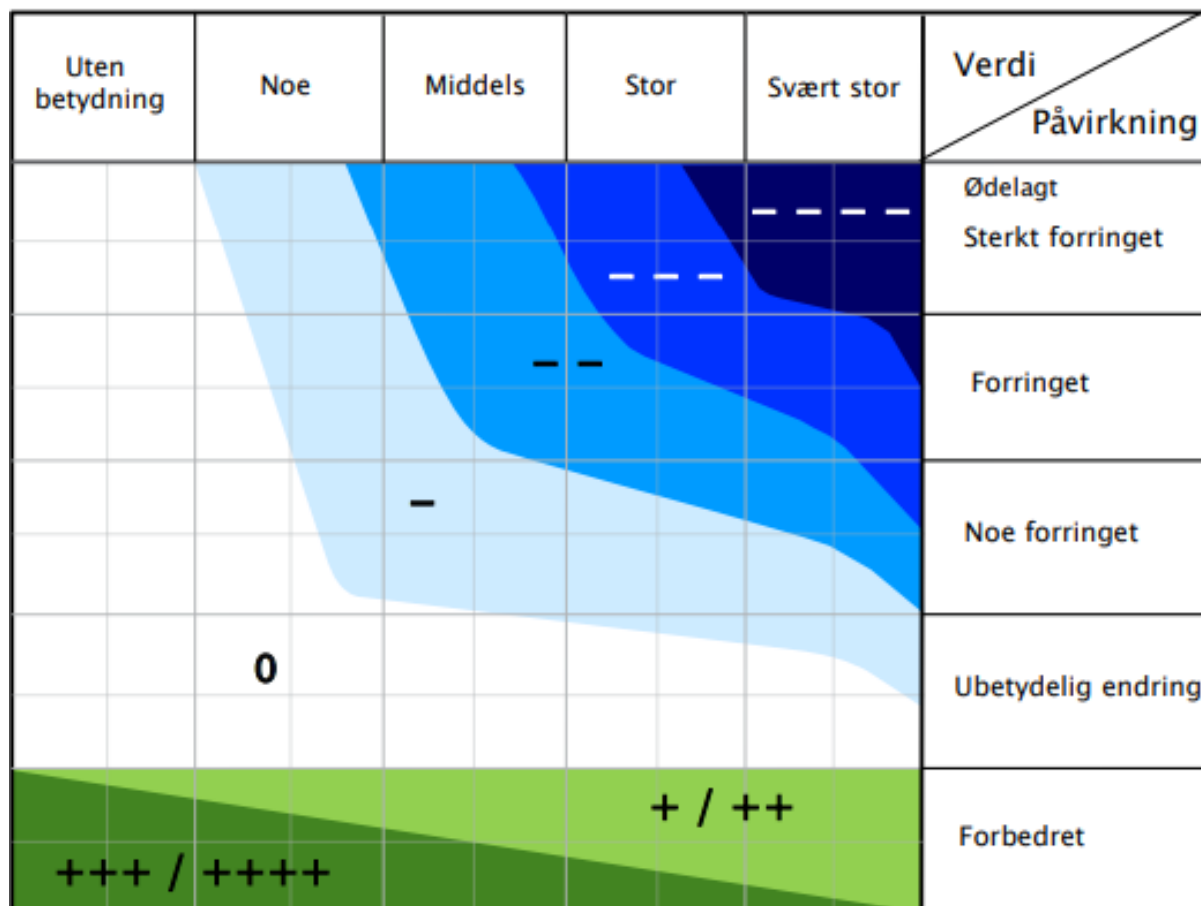
Figur 6.1 Tabell som viser generelt grunnlag for verdisetting, hentet fra håndbok V712: Konsekvensanalyser

6.3 Vurdering av påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer som det aktuelle tiltaket vil medføre på et delområde, og påvirkningen sees i forhold til referansealternativet. Vurderinger av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som utføres i anleggsperioden, inngår kun i vurdering av påvirkning dersom de gir varige endringer. Vurdering av påvirkning gjøres for alle de verdivurderte delområdene. Skalaen går fra sterkt forringet til forbedret, hvor ingen endring utgjør nullpunktet på skalaen.

6.4 Vurdering av konsekvens

Konsekvensgraden for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Konsekvensen er en vurdering om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område. I matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen og vurdering av påvirkning er y-aksen. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. En negativ konsekvensgrad vil tilsa en verdiforringelse av et delområde, mens en positiv konsekvensgrad forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.



Figur 6.2 Konsekvensvifta hvor konsekvens for et delområde framkommer ved å sammenstille grad av verdi (x-aksen) og grad av påvirkning (y-aksen), hentet fra håndbok V712: Konsekvensanalyser

7 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

7.1 Fra fastsatt planprogram

Det er registrert kulturminne og kulturmiljø innenfor og i nær forbindelse med planområdet. Bryne mølle er bygget i 1929, og er et minnesmerke og en kulturinstitusjon i sentrum av Bryne. Møllebygningen og mottakssentralen ligger i tilknytning til parkdraget ved Ånå og Kaizersplassen. Mølla blir i dag brukt som en kulturbygning til aktiviteter som konserter og utstillinger.

Utredninger og avklaringer som foreligger:

- Kommunedelplan for sentrum 2015-2026
- Kulturminneplan Time kommune 2008-2019
- SEFRAK-register og Askeladden

Utredningsbehov:

- Kulturminner og kulturmiljø

Metode:

- Befaring av området, kartdata og foreliggende registreringer og beskrivelser. Planens influensområde defineres. Kulturminner og kulturmiljø i planen og influensområdet beskrives og kartfestes. Dialog og samarbeid med fylkeskommunen som kulturminnemyndighet. Tiltakets konsekvenser beskrives og visualiseres ved illustrasjoner, og evt. avbøtende tiltak vurderes. Konfliktnivået mellom tiltak og kulturminner utredes, også i anleggsfasen.

7.2 Generell beskrivelse

Informasjon om kulturminner og kulturmiljø er hentet fra Fagnotat bevaring og videreutvikling for Bryne sentrum, Kulturminneplan for Time kommune og Regionalplan for kulturmiljø.

Bryne har utviklet seg som stasjonsby med tilhørende næring, innovasjon og skolesenter. Planområdet bestod for det meste av landbruksjord med tilhørende bebyggelse, samt Bryne Mølle og kornmottaket, frem til ca. 1970-tallet. Bryne Mølle har opp gjennom årene markert inngangen til Bryne. Etter at fv. 44 ble anlagt rundt 1990, fikk planområdet sin nåværende form. Fra 1970-tallet har planområdet blitt utbygget gradvis, med voluminøse bygg med store fotavtrykk, omgitt av asfalterte flater. Bebyggelsen har stått i kontrast til den mer finmaskete strukturen med småhus, som har dominert i øvrige deler av Bryne.



Figur 7.1 Flyfoto fra 1937 til venstre og 1974 til høyre

7.2.1 Kulturminner

I nordlig del av planområdet ligger Kaizersplassen som viser en viktig del av byens industrihistorie. Bryne Mølle og kornmottaket representerer industrialiseringen av jordbruket, og er gode eksempler på industriarkitekturen, som gir karakter og særegenhet til plassen. Området ligger tett på Smiå og Solhaug i Storgata, som sammen danner et unikt miljø som forteller om industrien og hverdagslivet. Kaizersplassen og bygningsmassen rundt har i senere tid blitt et viktig punkt for kultur og byliv i Bryne, og er et godt eksempel på vern gjennom bruk.

Bryne Mølle er en SEFRAK-registrert bygning med evaluering A, som ble bygget i 1929 og viser tidstypisk industriarkitektur. Bygget har siden 1995 vært i bruk til aktiviteter knyttet til kultur og galleri. Bryne Mølle og Kornmottaket er i kulturminneplan for Time registrert som spesialområde bevaring (SOB). Bryne Mølle er et høyt prioritert kulturminne fra nyere tid i Time. Kornsiloen, som ligger inntil Kornmottaket, ble bygget rundt slutten av 1950-tallet. Den er ikke SEFRAK-registrert. Kornsiloen er i dag lerret til det populære veggmaleriet «The Stardom Glow», som er blitt et kjennemerke ved innkjøring til Bryne sentrum.



Figur 7.2 Kornmottaket og Bryne Mølle

Smiå og Solhaug ligger i Storgata litt øst for planområdet. Smiå er registrert som SOB og Solhaug er registrert som en kommunal prioritet. Solhaug skal flyttes til eiendom 1/873 som vist i Figur 7.5 Registrerte kulturminner. Storgata 41 «Bomlehuset» er kommunalt prioritert, men det ble vedtatt i plan 0427.00 at bygget kunne rives/flyttes.



Figur 7.3 Smiå, bygd i 1891 (høyre) og 1906 (venstre). SOB. Figur 7.4 Solhaug, bygd i 1918 av tannlege Vagle.

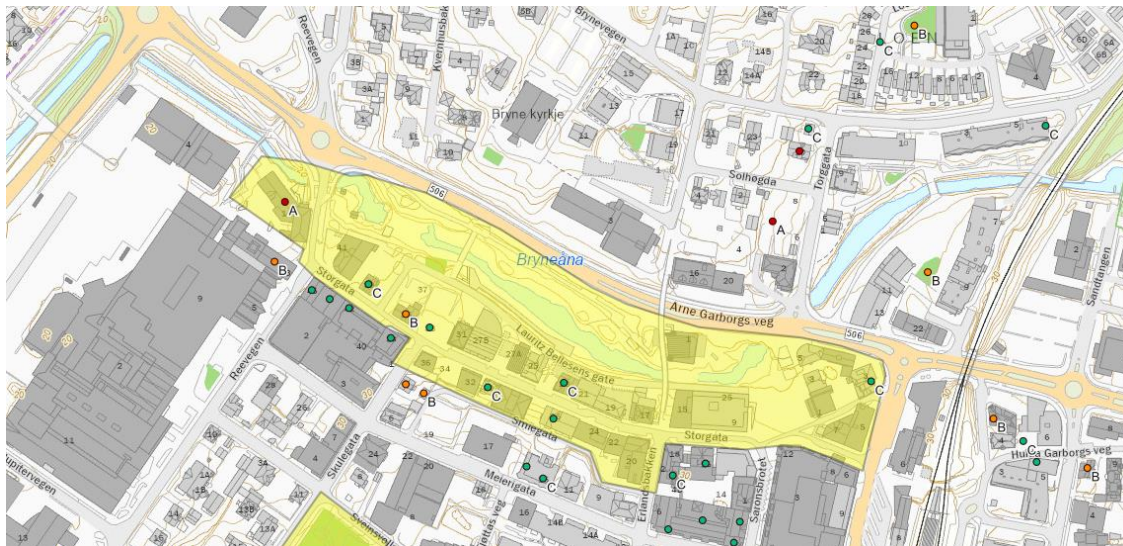
1. Bryne Mølle fra 1929, SOB
2. Kornmottaket fra 1933, SOB
3. Kornsilø, hensynssone bevaring i plan 0427.00
4. Solhaug fra 1918, ny plassering ved flytting vist med lilla strek. Kommunalt prioritert.
5. Smiå, fra 1891, SOB
6. Storgata 41 «Bomlehuset» fra 1934, Kommunalt prioritert. Vedtatt skal flyttes/rives.



Figur 7.5 Registrerte kulturminner innenfor og ved planområdet

7.2.2 Kulturmiljø

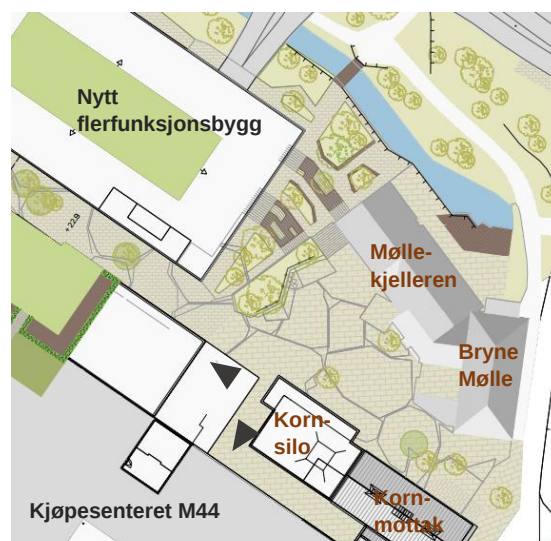
I regionalplan for kulturmiljø fra mai 2023, er kulturmiljøet Bryne sentrum registrert. Kulturmiljøet består av området langs Storgata og Roslandsåna, fra Bryne mølle og frem til jernbanestasjonen. Bygningsmiljøet inneholder bygninger med arkitekturhistorisk betydning, hvor Bryne Mølle og kornmottaket er gode eksempler på tidstypisk industriarkitektur.



Figur 7.6 Kulturmiljøet Bryne sentrum vist med gul (temakart-rogaland.no)

7.3 Planforslaget

Ny bebyggelse skal i større grad invitere til å bruke Kaizersplassen, og forbedre tilknytningen mellom M44 og sentrum. Det skal ikke gjøres endringer på kulturminnet Bryne Mølle. Det overordnede konseptet for uttrykk og materialitet for ny bebyggelse mot plassen er å bygge videre på historien som bebyggelsen allerede dokumenterer, ved å innføre tidsriktig og rasjonell arkitektur som i form, proporsjon og detaljering står i kontrast til den eksisterende bebyggelsen. Samtidig videreføres farger og andre elementer - slik at det sikres en tydelig overordnet sammenheng og et helhetlig uttrykk. Kontrastene vil kunne bidra til å belyse de kvaliteter som ligger i de eldre kulturminnene.



Figur 7.7 Organisering av kulturminner, eksisterende og ny bebyggelse rundt Kaizers plass

7.3.1 Kornmottaket og kornsiloen

Kornmottaket står i dag tomt, men foreslås brukt til kultur og servering. Detaljene som kjennetegner kornmottaket skal i stor grad videreføres, foruten nederste etasje. Kornmottaket foreslås innglasset under takoverheng og det skal etableres større glassdører mot Kaizersplassen. Formålet med innglassingen er å skape aktive fasader ut mot Reevegen og det eksisterende byrommet. Dette vil forringe kornmottakets særpreg og uttrykk som kulturminne, men øke bruksverdien. Kornmottaket skal også i større grad åpnes mot Kaizersplassen på bakkeplan, med nevnte glassdører.

Kornsiloen er lerret for veggmaleriet «The Stardom Glow» av Pøbel. Kornsiloen i dag har intern silo intakt, og veggmaleriet stenger for lys/utsyn fra flere av vinduene i fasaden. Bygget har dermed lav bruksverdi, og fasaden må fornyes. Det vil være utfordrende å bevare kunsten på kornsiloen i denne prosessen. Det legges derfor opp til at det kan etableres ny gatekunst på det planlagte flerfunksjonsbygget nordvest for Kaizers plassen. Kornsiloens eksisterende vinduer på østsiden av fasaden mot Kaizersplass, foreslås delvis videreført, men med nye innslag av større glassfelt, for et åpnere uttrykk mot Kaizersplass.



Figur 7.8 Fasade for kornmottaket og kornsiloen mot Kaizersplassen

7.3.2 Flerfunksjonsbygg

Bygget der Felleskjøpet holder til i dag, nordvest for Kaizersplassen, skal erstattes av et flerfunksjonsbygg. Dagens bygg har lukket fasade mot Kaizersplassen, med en betongvegg som rammer inn plassen. Det nye flerfunksjonsbygget skal ha aktive fasader ut mot Kaizersplassen og ned mot Roslandsåna. Bygget foreslås med et tidsriktig arkitektonisk uttrykk, med variasjon i fasadematerialer som bidrar til å bryte opp bebyggelsens skala og samtidig gjenspeiler de forskjellige funksjonene som bygget skal huse. Tette fasadefelt er foreslått i klassisk lys gul, slik som møllebygget og kornmottaket, for å gi en overordnet sammenheng med kulturmiljøet. Det legges til rette for at det kan etableres ny gatekunst på flerfunksjonsbygget, som vil være synlig fra Storgata.



Figur 7.9 Nytt flerfunksjonsbygg med mulighet for gatekunst på fasaden.

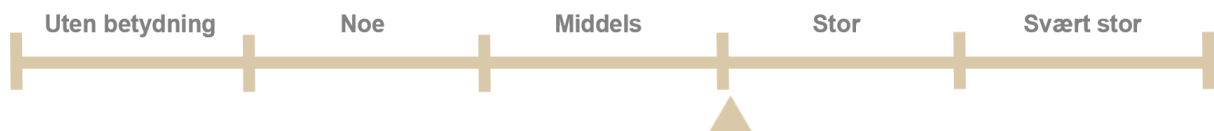
7.4 Vurdering av verdi

Vurdering av verdi for kulturminner og kulturmiljø er basert på tabell 6-26 fra håndbok V712.

Bryne Mølle og kornmottaket er tilknyttet industrialiseringen av jordbruket, som begynte på midten av 1800-tallet i Norge. I regionalplan for kulturmiljø fra mai 2023, er kulturmiljøet Bryne sentrum vurdert å være av regional interesse. De ulike funksjonene i Bryne sentrum har spilt en viktig rolle i utviklingen av regionen. Kornsiloen vurderes å ha noe lavere verdi enn Kornmottaket og Bryne Mølle.

Samlet vurderes kulturmiljøet å ha middels til stor verdi. Eksisterende bebyggelse mot Kaizersplassen, utenom Bryne Mølle, kornmottaket og kornsiloen, gir ingen verdi til kulturmiljøet. Bebyggelsen har monotone fasader, som ikke åpner seg til det eksisterende byrommet. Planområdet for øvrig vurderes å ha ubetydelig verdi for kulturminner og kulturmiljø.

Samlet vurderes planområdet å ha *middels* til *stor* verdi for kulturminner og kulturmiljø.



7.5 Vurdering av påvirkning

7.5.1 0-alternativ

Kaizersplassen og bebyggelsen rundt beholdes slik den er i dag. Dersom det ikke gjøres tiltak vurderes påvirkningen å være *ubetydelig*.



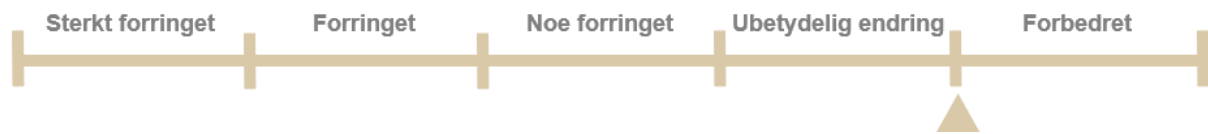
7.5.2 Alternativ 1

Utviklingen av bebyggelsen ut mot Kaizersplassen vil være hovedelementet ved vurdering av påvirkning av kulturminner og kulturmiljø. Det skal ikke gjøres endringer på Bryne Mølle, som er et viktig kulturminne i Time kommune. Hensynssone for vern videreføres.

Tiltaket vurderes å tilrettelegge for bruk av Kaizersplassen med omkringliggende bebyggelse i større grad, som gir bedre samspill med, og økt opplevelse av, kulturminnene i planområdet. Kjøpesenter og nytt flerfunksjonsbygg får aktiviserte fasader mot Kaizersplassen og kulturmiljøet, men vil ha tilnærmet samme skala og uttrykk som dagens bebyggelse. Volum og høyder vil delvis stå som kontrast til vernede bygg, slik det også er ved eksisterende situasjon.

Påvirkning på kulturminnet Bryne Mølle vurderes å være noe forbedret. Påvirkning på kornmottaket er ubetydelig endring. Foreslått innglassing vil kunne forringe bygningens særpreg som kulturminne, samtidig restaureres øvrige fasader i stil med opprinnelige detaljer, og det tilrettelegges for økt bruk.

Samlet påvirkning ved gjennomføring av tiltak vurderes å være *ubetydelig* til *noe forbedret*.



7.6 Konsekvensvurdering

0-alternativet

Dagens situasjon videreføres. Dette innebærer at kornmottaket står tomt, og at Felleskjøpet og M44 forblir som de er. Lukkede fasader og bygningsmasse mot Kaizersplassen videreføres.

Middels til høy verdi med ubetydelig endring gir ingen konsekvens (0).

Alternativ 1:

Det gjøres ingen endringer på kulturminnet Bryne Mølle. Ny bebyggelse mot Kaizersplassen inspireres av detaljer fra Bryne Mølle, samtidig som det står i kontrast til kulturminner. Planforslaget legger til rette for økt bruk og opplevelse av kulturmiljøet. Kulturminnene Kornmottaket og Kornsiloen restaureres og tas i bruk.

Middels til stor verdi med ubetydelig til noe forbedret påvirkning gir liten positiv konsekvens (0/+).

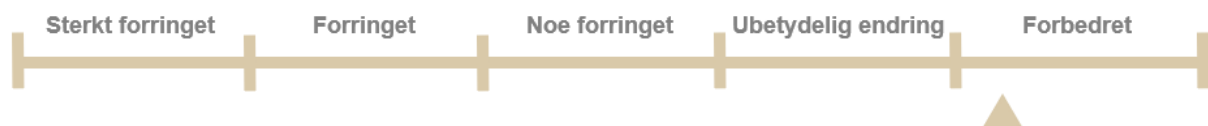
7.7 Justert planforslag

Etter høring og offentlig ettersyn er planforslaget justert, noe som har innvirkning på konsekvens for kulturminner og kulturmiljø.

7.7.1 Kornsiloen og kornmottaket

Det er tatt inn strengere bestemmelser for å sikre videreføring av opprinnelig uttrykk i kornmottaket. Mulighet for innglassing under takoverheng videreføres, og det tillates at det etableres innganger i eksisterende åpninger/vinduer i første etasje ut mot Kaizers plass. Kornsiloen ble tidligere foreslått endret i større grad enn nå. Det er tatt inn strengere bestemmelser for å ivareta opprinnelig uttrykk og struktu i fasaden ut mot Kaizers plass, og det legges opp til at maleriet på bygget bevares. Det foreslås at nederste etasje åpnes noe opp mot Kaizers plass, ved å benytte eksisterende åpninger til nye vinduer/dører. Kornsiloen vil få noe mindre bruksverdi sammenlignet med tidligere planforslag, men det foreslås f.eks. senterkontor i de 2-3 øverste etasjene. Nytt inngangsparti til M44 trekkes mot vest og bort fra Kaizers plass. Påvirkningen på kornsiloen som kulturminne vil være noe forbedret.

Justeringen på kornsiloen vil gi en forbedret påvirkningen på kulturminner og kulturmiljø.



7.7.2 Flerfunksjonsbygget

Flerfunksjonsbygget foreslås nå redusert i forhold til tidligere planforslag, både i fotavtrykk og høyde. Det legges opp til et parkeringsanlegg i flerfunksjonsbygget og delvis under bakken i passasjen mellom flerfunksjonsbygget og M44, og gatenivået mellom byggene heves. Uttrykket til flerfunksjonsbygget med aktive fasader ut mot Kaizersplass skal videreføres. Det

vrderes at påvirkning på kulturminner og kulturmiljø er noe forbedret som følge av justeringer i planforslaget.



7.7.3 Samlet konsekvens etter justering av planforslag

Justeringene som gjøres på planforslaget etter offentlig høring og ettersyn vil ha en noe forbedret påvirkning på kulturminner og kulturmiljø og medfører en liten positiv konsekvens (+). Det gir en svært liten justering på konsekvens for kulturminner og kulturmiljø fra 0/+ til +.

7.8 Oppsummering og avbøtende tiltak

Opplevelsen av kulturmiljøet rundt Kaizersplassen styrkes ved økt tilgjengelighet og tilrettelegging for bruk av de historiske bygningene. M44 og Felleskjøpet har i dag store lukkede fasader mot Kaizersplassen. Tiltaket vil gi mer aktive og åpne fasader fra M44 og flerfunksjonsbygget mot kulturminnene, som bidrar til økt bruk og gjennomfart. Det skal ikke gjøres endringer på Bryne Mølle. Kornmottaket og kornsilo planlegges restaurert og tatt i bruk. Det er viktig for kulturmiljøets verdi at autentiske detaljer og uttrykk bevares og videreføres, samtidig som bygningene gis høy bruksverdi for å bidra til aktiviseringen og opplevelsen av området. Fasadeutforming for ny bebyggelse mot Kaizersplassen vil stå i kontrast til kulturminner, samtidig som elementer og detaljer tolkes inn for å vise en sammenheng og helhet i området.

Tiltak som bør sikres i planen for å best mulig ivareta kulturminnene:

- Hensynssone for Bryne Mølle og kornmottaket videreføres i plankart.
- Det tillates ikke fasadeendringer på Bryne Mølle.
- Fasadeendringer på kornmottaket skal ikke forringe byggets verdi som en del av et viktig kulturmiljø. Bebyggelsens hovedformer og opprinnelige uttrykk videreføres.
- Det stilles krav til fargebruk og detaljering av flerfunksjonsbygget og M44, for å sikre noe kommunikasjon med kulturmiljøet.
- Det skal etableres ny inngang til M44 fra passasjen mellom senteret og flerfunksjonsbygget for å tilrettelegge for økt bruk. Inngangens skala må harmonere med skalaen til kulturminnene.
- Servering og kulturfunksjoner mot Kaizersplassen for å tilrettelegge for økt bruk.
- Kornsiloen videreføres, mindre fasadeendringer som fører til økt bruksverdi, kan tillates.
- Ev. skilt og reklame mot Kaizersplassen må ikke forringe kulturminnene.

8 TRANSPORTBEHOV/MOBILITET

8.1 Fra fastsatt planprogram

Området ligger like ved sterkt trafikkerte veier og kryss. Fv. 44 er en hovedtransportåre mellom Stavanger/Sandnes og Flekkefjord, med en ÅDT på 16 000 ved planområdet (2021). Også rundkjøringen i krysset fv. 44/ fv. 503 Arne Garborgs vei er belastet med mye trafikk, og har en ÅDT på 11 500 (2021). Det er utarbeidet trafikkanalyse for ulike alternative trafikkavviklinger i området i tidligere reguleringsprosess.

Det er utfordringer med kødannelse på fv44 i dag, og med oppstuvning ut i vegnettet i forbindelse med eksisterende adkomst til planområdet. Mobilitetsplan og trafikkanalyse fra tidligere prosess viser en forventet økning i ÅDT til M44 på 47%, som følge av planlagt utbygging. Det er tatt høyde for forventet trafikkutvikling i Rogaland i de simulerte alternativene, som viser en trafikkøkning på vegnettet i området, på 27 % frem til 2040. Forventet trafikk til M44 utgjør ca. 26 % av dette. Planforslaget vil kunne forsterke dagens problemer med trafikkavviklingen på FV 44.

Utredninger og avklaringer som foreligger:

- Nasjonal vegdatabank (NVDB)
- Tiltakspakke Jæren utarbeidet av Statens vegvesen.
- Trafikkvurderinger, 30.10.2019, 05.12.2020 og 25.08.2021 (Norconsult)

Utredningsbehov:

- Transportbehov og mobilitet knyttet til bolig, næring og andre funksjoner. Besøks- og arbeidsreiser, varelevering og renovasjon
- Trafikale konsekvenser for vegnettet av utbygging og endret adkomst.

Metode:

- Det skal utarbeides ny trafikkanalyse. Beregne merbelastning og konsekvenser for kryss og strekning, og vurdere behov for tiltak og ev. 4-felt på fv44.
- Det skal utarbeides en mobilitetsplan som tilpasses det aktuelle plannivået og tilgjengelig kunnskap om utbyggingen.
- Mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling i tråd med overordnede mål om nullvekst i personbiltransport (NTP). Den skal beskrive tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil, inkludert løsninger for parkering med antall plasser og organisering av parkeringen. Trafikkdata hentes fra Statens vegvesen.
- Utarbeide renovasjonsteknisk plan.

8.2 Generell beskrivelse

Overordnede planer har som felles målsetning å redusere transportbehovet, og å oppnå en endring i valg av reisemiddel fra personbil til gange, sykkel og kollektivt. Samtidig har overordnede føringer mål om fortetting og utvikling av sentrumsstruktur, med visjonen om å skape levende og bærekraftige byområder.

8.2.1 Tilgjengelighet for sykkel, gange og kollektiv

Det er gode gang- og sykkelforbindelser i området, og rute for hovedsykkelvei går like forbi. Man kan nå Bryne togstasjon til fots på 7 min. Nærmeste skole og barnehage ligger henholdsvis ca. 400 m og 250 m i luftstrekk fra planområdet.



Figur 8.1 Til venstre: Temakart for forbindelser for myke trafikantar (Kommunedelplan for Bryne Sentrum). Til høyre: Oversikt over forbindelser fra planområdet til funksjoner i nærområdet

Internt i planområdet representerer dagens situasjon noen utfordringer for myke trafikantar. Den viktige nord-sør-aksen er brutt, og gående på østsiden av fv. 44 ledes gjennom parkeringsarealer. Alternativt må de benytte gang- og sykkelvegen på vestsiden av fv. 44.

Ved voluminøse bygg som kjøpesentre, er det viktig å ivareta god fremkommelighet rundt byggene, for å minimere barrierevirkning utenfor åpningstid.

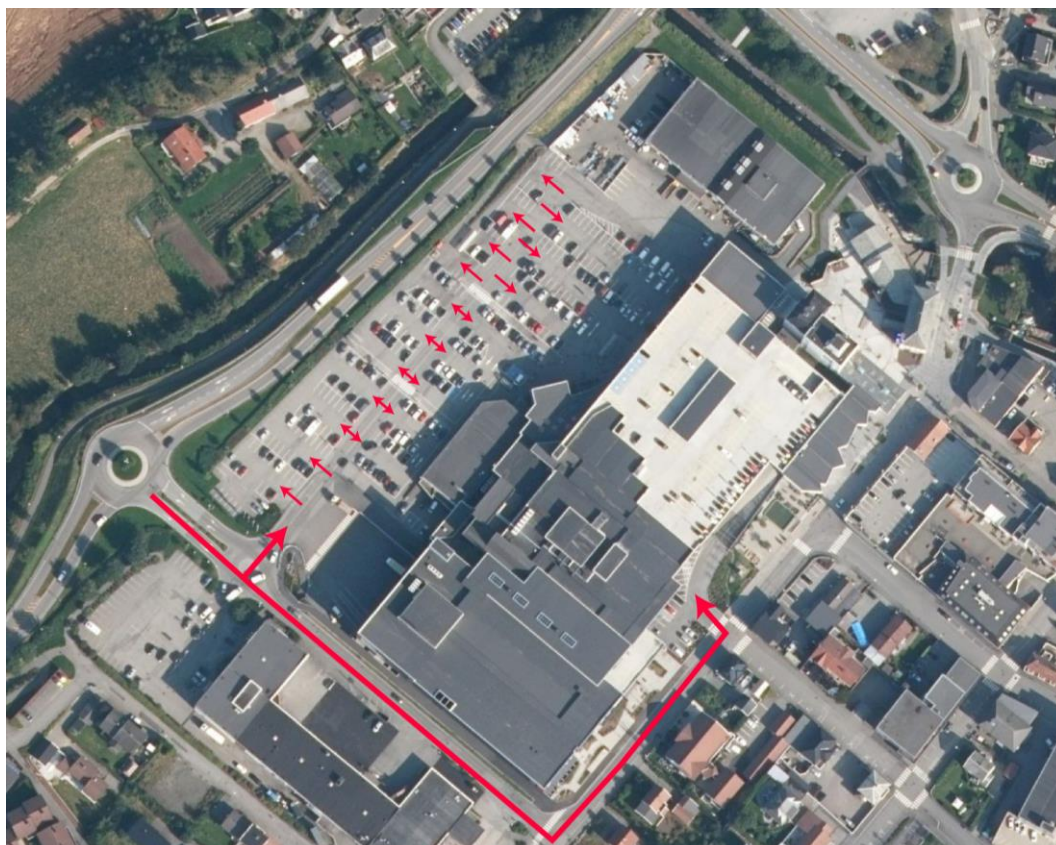
Planområdet har to holdeplasser for rutebuss i plangrensen, og busser som betjener disse er nr. 52, 57, 58, 62, og N94. Buss 52 har flest avganger med én avgang i timen i ukedager. Området ligger ca. 550 m fra Bryne togstasjon, hvor det går lokaltog mot Stavanger med 2 avganger i timen, og mot Egersund med 2 avganger i timen. I tillegg har regiontog mot Oslo daglige avganger. Flere bussruter har også avganger fra holdeplassen rett ved togstasjonen. Det er skiltet en holdeplass for buss i Reevegen nordøst in planområdet. Denne er nedlagt, og betjenes ikke av buss ved dagens situasjon.



Figur 8.2 Partier med brutte/dårlige forbindelser gjennom planområdet er vist med stiplet linje.

8.2.2 Tilgjengelighet for bil

Fv. 44 er en trafikkert veg med en ÅDT på 16 000 kjt/døgn (mellom Jupitervegen og Arne Garborgs veg), og fartsgrense 50 km/t. Arne Garborgs veg har en ÅDT på 11 500 kjt/døgn og fartsgrense 40 km/t. Jupitervegen og Reevegen har begge fartsgrense 30 km/t. Parkering for kjøpesenteret løses på åpen parkeringsplass mot fv. 44, på tak av kjøpesenteret og i parkeringshus. Dagens løsning skaper tidvis oppstuvning på fylkesveien. Dette henger sammen med trafikkmengde til senteret, samt kjøremønster internt på parkeringsplassen der man umiddelbart kan kjøre inn på forskjellige rader med parkering, se Figur 8.3.



Figur 8.3 Adkomst til parkering

8.3 Aktuelle utredninger

Kommunen har etablert tellepunkt i gatetunet i Reevegen, som inngår i kunnskapsgrunnlaget til konsekvensutredningen.

I 2016 ble det igangsatt arbeid med områderegulering for Bryne sentrum vest, som omfattet M44 og tiliggende områder. Igangsettelse av detaljregulering for kjøpesenteret M44 ble varslet i desember 2022. I løpet av denne prosessen er det gjort flere utredninger knyttet til trafikk og parkering. Utredningene er vedlagt planen. Hovedfunnene i rapportene er også samlet i en ny rapport, datert 18.12.23 (Norconsult). Her er også endringer i planmaterialet som har skjedd etter de tidligere rapportene ble utarbeidet, omtalt og vurdert. Under følger en kort oppsummering av trafikkrapportene

8.3.1 Telling i gatetun i Reevegen

Det er utført tellinger av trafikk over gatetunet i august 2022 (Time kommune). Tellingene viser at en stor andel av turer gjennom gatetunet er syklende. Gjennomsnittlig ÅDT for biltrafikk er på 325 basert på 7 dager/en ordinær uke. Av disse utgjør vare- og lastebiler gjennomsnittlig 16 pr. dag. Det antas at de fleste vare- og lastebiler er knyttet til varelevering i Storgata. Planforslaget ivaretar mulig vareleveranse over gatetunet, men forutsetter at det stenges for ordinær biltrafikk.

8.3.2 Tidligere utredninger

Parkeringssituasjon for M44, 30.10.2019

Utredningen bygget på ønske fra M44 om å løse parkering på egen tomt, primært for å være konkurransedyktige med tilsvarende kjøpesenter i nærheten. En ønsket å kunne omgjøre de

tenkte parkeringsarealene til andre formål om det viser seg at personbiltrafikken går merkbart ned i en fremtidig situasjon.

Det ble foretatt foreløpige trafikkmodelleringer for en tenkt situasjon med ny innkjøring fra Tjøttavegen, samt foretatt geometriske vurderinger av mulige løsninger for tilkobling til nevnte Tjøttavegen. Disse vurderingene viste at det er mulig, og at det ikke vil ha betydelige konsekvenser på trafikken i ettermiddagsrushet, men løsningene må videreutvikles for å finne optimal løsning.

Trafikkvurdering M44 – utvidet, 05.12.2020

Trafikkvurderingen har sett på 8 scenario, utover dagens situasjon:

0. Dagens situasjon
1. Utvidet M44 – en adkomst
2. Utvidet M44 – to adkomster
3. Utvidet M44 – 2040 – en adkomst
4. Utvidet M44 – 2040 – to adkomster
5. Utvidet M44 – 2040 – 4 felt fra Nordlysvegen – en adkomst
6. Utvidet M44 – 2040 – 4 felt fra Nordlysvegen – to adkomster
7. Utvidet M44 – 2040 – 4 felt hele fv. 44 – en adkomst
8. Utvidet M44 – 2040 – 4 felt hele fv. 44 – to adkomster

Vurderingen viste at i alle alternativene vil det være problemer med avviklingen på fv. 44 uavhengig av løsning for M44. Dette skyldes at fv. 44 med eller uten 4 felt uansett vil ha en rundkjøring med betydelig trafikk fra sidene, og dermed måtte vike for denne. Hvilken rundkjøring dette er, avhenger av hvor langt 4 felt etableres. Det er meget stor trafikk på fv. 44 i maksimal time, og det lar seg vanskelig gjøre å få denne til å flyte bra uten å opprette planskilte løsninger.

Oppsummert så avhenger konklusjonen knyttet til en eller to adkomster fra M44 sterkt av hva som ellers gjøres på vegnettet.

- Med dagens trafikk og nettverk vil ikke en ekstra adkomst ha mye å si negativt.
- Ses det på fremtidig situasjon uten å gjøre noe med nettverket viser beregningene at to adkomster vil hjelpe da den sprer trafikken mer.
- Med 4 felt fra Nordlysveien vil en eller to adkomster ha relativt lite å si for den resterende trafikken på grunn av at «flaskehalsen» er lenger nord.
- Med 4 felt på hele strekket vil to adkomster føre med seg mer forsinkelse da denne er med å bidra til at trafikken fra nord får dårligere forhold på grunn av at flaskehalsen nå starter i denne rundkjøringen.

Supplerende trafikksimuleringer M44 – alternative adkomstløsninger, 25.08.2021

Det ble utført trafikksimuleringer tilknyttet alternative atkomstløsninger til M44. Følgende alternativer ble vurdert i dette arbeidet:

1. Flytting av eksisterende rundkjøring i Arne Garborgs veg
2. Høyre av-på på FV44

Vurderingene tar utgangspunkt i en situasjon med utvidet M44. Som sammenligningsgrunnlag er det også tatt ut simuleringsresultater med dagens vegsystem.

Begge atkomstløsningene vil redusere belastningen på dagens atkomst fra Jupitervegen og gi bedre fremkommelighet og prioritet for trafikk ut fra M44. Dette vil i begge tilfeller til en viss grad gå utover prioriteten til trafikken på det øvrige vegnettet:

- Flytting av rundkjøringen i Arne Garborgs veg vil gi økt belastning på Arne Garborgs veg fra øst, samt for trafikk fra Reevegen/Tinghaugvegen, i forhold til dagens situasjon, ettersom disse må vike for trafikk ut fra M44.
- Etablering av høyre av/på langs fv. 44 vil gi en viss reduksjon i fremkommelighet langs fv. 44 i forbindelse med fletting, og er også funnet å medføre en økning i belastning i rundkjøringen ved Arne Garborgs veg, da enkelte trafikanter som skal mot sør vil velge å bruke påkjøringsrampen mot nord, for så å gjennomføre en u-sving i rundkjøringen med Arne Garborgs veg.

Overordnet sett vil begge tiltakene medføre en mer balansert fordeling av trafikk til og fra området på det omkringliggende vegnettet. Dette gir en mer robust trafikksituasjon og et system som vil være bedre rustet til å tåle trafikkøkninger uten at det oppstår overbelastninger i enkeltpunkter på vegnettet. Det presiseres samtidig at vegnettet fremdeles vil være høyt belastet med vesentlige kø- og forsinkelsesproblemer selv om tiltakene blir implementert, ettersom det ikke er lagt til grunn tiltak på fv. 44.

Supplerende trafikksimuleringer M44, 22.03.2023

Det ble her utført trafikksimuleringer tilknyttet M44 for å vurdere trafikale konsekvenser av å utvide fv. 44 til fire felt. De nye simuleringene tar utgangspunkt i situasjonen hvor eksisterende rundkjøring i Arne Garborgs veg flyttes og det etableres en ny tilfart til M44 i nord. Følgende alternativer er blitt vurdert i dette arbeidet:

1. Etablering av fire felt langs modellert strekning av fv. 44 sør fra Nordlysvegen.
2. Etablering av fire felt langs hele det modellerte strekket av fv. 44.

Det er tatt høyde for forventet trafikkutvikling i Rogaland i de simulerte alternativene, som viser en trafikkøkning på vegnettet i området på 27 % frem til 2040. En utvidelse av M44 vil kun utgjøre ca. 26 % av fremtidig trafikkvekst i vegnettet. 74 % av trafikkveksten kommer av andre årsaker (generell trafikkvekst). Utvidet M44 vil gi små endringer i avvikling og reisetid for fv. 44, men noe økt reisetid for fv. 506 Arne Garborgs veg.

8.3.3 Samlerapport trafikkvurderinger M44, 18.12.2023

Rapporten oppsummerer de tidligere utførte simuleringene. Trafikkgrunnlag inn til modellene er kryssregistreringer fra 10 kryss i området foretatt i perioden 2016-2018.

Det vises til at analysene har tatt utgangspunkt i en økning av trafikk til M44 på 47%, basert på den da planlagte økningen i antall parkeringsplasser, 750 til 1100, som altså stiger tilsvarende. Dette er et forenklet overslag, som heller ikke hensyntar forskjeller mellom parkeringsplasser til bolig og til næring. Overslaget er dermed konservativt og representerer en «worst case».

Etter en kontrolltelling, er det kommet frem til at det i dag er 700 parkeringsplasser i planområdet. Etter flere revisjoner planlegges det nå en økning til 750 plasser. Med samme metodikk, tilsvarer dette en økning i trafikk til M44 på 7%.

Generell trafikkvekst er basert på grunnprognoser fra SVV fra 2018. Benytter en samme prognoser i dag, 2023, blir den prognostiserte trafikkveksten lik 22%.

Rapporten viser til at fylkesvegen helt fra tidlig 1990-tallet har hatt trafikkmengder som skulle tilsa at den burde hatt fire felt.

I rapportens oppsummering vises det til at to adkomster til planområdet gir bedre robusthet enn én, og at løsningen som gir best forhold for fv. 44 og øvrig vegnett, er en ny adkomst med en justert rundkjøring i Arne Garborgs veg.

Fire felt på strekningen er funnet å kunne bedre trafikkavviklingen betydelig, men det vil da være flaskehalser rett nord og sør for planområdet. Ved en slik situasjon vil kryssene i planområdet bli flaskehalser, og det anbefales ny utforming av rundkjøring ved Arne Garborgs veg, dersom fv. 44 bygges ut med fire felt.

8.3.4 Mobilitetsplan M44, 12.12.2023

Mobilitetsplanen skal analysere muligheter for minst bilavhengighet og gi føringer for utforming og valg av planløsninger som sikrer mål for ønsket reisemiddelfordeling. Beregnet turproduksjon for fremtidig situasjon er 17 246. Sammenlignet med eksisterende turproduksjon for M44 og FK-butikken, gir dette en økning i total turproduksjon på ca. 2 373, tilsvarende ca. 16 % økning.

Før tiltak ligger bilførerandel iht. beregninger i mobilitetsplanen på 65%. Basert på planområdets tilgjengelighet, tilbud og beliggenhet, i tillegg til Nasjonal transportplans målsetting om nullvekst i trafikken, er det satt opp ønsket reisemiddelfordeling for generert turproduksjon, der bilførerandel er satt til 47%. Etter reduksjon av planlagt parkeringsdekning vil denne kunne synke til 40-42%. ÅDT til planområdet forventes å stige fra dagens nivå 6634 til 6 905-7 240 ved ny situasjon. Planforslaget vil dermed kunne medføre en økning i biltrafikk til planområdet på ca. 4-9%.

Reisemiddel	Ønsket fordeling	Turer (av 17 246)
Til fots	19 %	3 215
Sykkel	8 %	1 462
Bil (fører)	47 %	8 102
Bil (passasjer)	15 %	2 542
Kollektiv	7 %	1 262
Annet	4 %	663

Figur 8.4 Ønsket reisemiddelfordeling for planforslaget, samlet turproduksjon

I planforslaget er det lagt opp til en parkeringsdekning for bil som er i tråd med sentrumsplanen, men som ligger noe over regionalplanens parkeringsnorm. Mobilitetsplanen viser at valgt dekning vil kunne medføre at turer flyttes over til andre reisemidler, at antall besøkende reduseres og et økt press på sentrum, omkringliggende gater og parkeringsplasser i forbindelse med letekjøring.

Det er avdekket at det er behov for forbedringer når det gjelder forbindelser for gående og syklende innenfor planområdet, og det vil være viktig å utbedre disse manglene for å bygge opp om gange og sykkel som reisemiddel. For å styrke kollektivandel er det viktig å sikre gode forbindelser til holdeplasser for buss, og mot togstasjon, og tilbud til syklende bør styrkes iht. dagens situasjon.

8.3.5 Oppsummering og mulige avbøtende tiltak

Viktige funn fra trafikkanalysene er:

- Forventet generell trafikkvekst i området vil forsterke eksisterende trender/køddannelser
- Konklusjon knyttet til en eller to avkjørsler avhenger av hva som gjøres på vegnettet ellers. Forskjellene på hovedvegnettet er små mellom løsningene med en eller to adkomster. Trafikken inn til senteret får en gunstigere avvikling med to kontra én

adkomst ved fremtidig situasjon med tofeltsveg. Dersom det etableres firefeltsveg til Nordlysveien flyttes flaskehalsen lenger nord, og løsningene med en eller to adkomster til senteret vil ha relativt lite å si for den resterende trafikken.

- En utvidelse av M44 vil kun utgjøre ca. 27-28 % av fremtidig trafikkvekst i vegnettet. 72-73 % av trafikkveksten kommer av andre årsaker (generell trafikkvekst). Utvidet M44 vil gi små endringer i avvikling og reisetid for fv. 44, men noe økt reisetid for fv. 506 Arne Garborgs veg. Med fremtidige trafikknivåer forventes disse forsinkelsene å være betydelige.
- Begge de vurderte tiltakene reduserer trafikkbelastningen for nordgående kjørefelt på fv. 44. Fire kjørefelt for hele strekningen gir bedret trafikkavvikling i nordgående retning både med dagens trafikknivå og i fremtidig situasjon. En utvidelse til fire felt langs hele strekningen vil kunne gi økte avviklingsproblemer i sørgående retning. Dette gjelder imidlertid kun dersom det ikke ligger noen flaskehalser i kort avstand utenfor modellgrensen i nord.

Trafikkanalysene viser til noen mulige tiltak som kan undersøkes for å bedre kapasiteten på fv.44:

- Firefelts veg
- Endret utforming av rundkjøringen ved fv44/fv506 (forutsetter fire felt)

Mobilitetsplanen viser til at det legges opp til en parkeringsdekning i tråd med sentrumsplanen, men noe over Regionalplanens parkeringsnorm. Parkeringsdekningen reduseres betraktelig i forhold til dagens situasjon som følge av planforslaget. Planen gir mulighet for å redusere parkeringsdekning gradvis over tid.

Foreslått parkeringsdekning for sykkel er noe under overordnede krav. Mobilitetsplanen viser at ønsket sykkelandel kan oppnås med vist parkeringsdekning. Det er avdekket at det er behov for forbedringer når det gjelder forbindelser for gående og syklende innenfor planområdet, og at det vil være viktig å utbedre disse manglene for å bygge opp om gange og sykkel som reisemiddel.

For å styrke kollektivandel er det viktig å sikre gode forbindelser til holdeplasser for buss, og mot togstasjon.

Det er ellers vist til at planområdet ligger tett inntil hovedinnfartsåre til Bryne sentrum, som har høy trafikkbelastning. Å få til smidige adkomstløsninger som raskt leder biltrafikk inn til området, sammen med tiltak for å begrense bilandelen for brukere av området, står frem som et spesielt viktig hensyn i det videre planarbeidet.

Mobilitetsplanen viser i tillegg til følgende aktuelle tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling:

- Bildeling for beboere, ansatte og besøkende.
- Mobilitetspunkt ved bussholdeplass, med informasjon, tilbud om el-sykler og el-sparkesykler, samt nærhet til bildeleordning.
- Sykkelparkering med tak.
- Gode sykkelfasiliteter for ansatte, i form av låsbar sykkelparkering og garderobe.
- En andel sykkelparkeringsplasser bør settes av for lastesykler.
- Hyppige bussavganger (overordnet tiltak).
- Trafikksikre og intuitive løsninger for myke trafikanter, som gang- og sykkelveger og ledende føringer i parkeringsareal.
- Universelt utformet med tanke på bredder, materialvalg og nivåforskjeller.

- Bedrifter kan oppfordre ansatte til bruk av miljøvennlige reisemiddel. Tiltak for å få til dette vil innebære gode sykkel fasiliteter for ansatte ved kjøpesenteret, garderobe, tørkemuligheter og verksted.

8.4 Planforslaget

Det planlagte tiltaket med utvidelse av M44 og nytt flerfunksjonsbygg, vil medføre økt transportbehov gjennom utvidet tilbud av tjenester og handel, samt etablering av flere arbeidsplasser innenfor planområdet. Endring av parkeringsløsning og anleggelse av ny rundkjøring ved Arne Garborgs veg, kan legge til rette for å ta mer miljøvennlige reisevalg gjennom utforming som hensyntar myke trafikanter. Det planlagte tiltaket vil kunne bidra til å øke attraktiviteten til Bryne sentrum, noe som samsvarer med overordnende planer om å styrke bysentre.

Det er utarbeidet mobilitetsplan til planforslaget. Mobilitetsplanen utdyper ulike temaer innenfor mobilitet og har blant annet kommet frem til følgende turproduksjon:

Eksisterende turproduksjon:

Beskrivelse	Turproduksjon
Besøkende næring	13 106
Ansatte næring	1 551
Varelevering og renovasjon	216
SUM	14 873

Forventet turproduksjon:

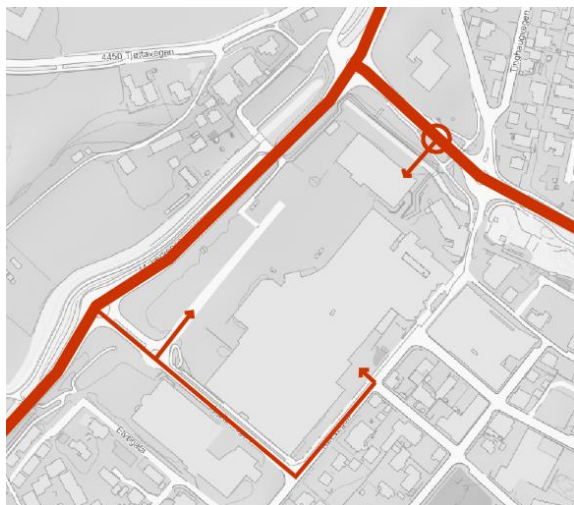
Beskrivelse	Turproduksjon
Besøkende bolig	485
Besøkende næring	14 014
Ansatte næring	2 425
Varelevering og renovasjon	322
SUM	17 246

Ved å sammenligne eksisterende turproduksjon, som er alternativ 0, mot forventet turproduksjon, anslås det en økning på ca. 16%, noe som vil utgjøre en betydelig endring. Forventet bilførerandel for planområdet er etter innarbeidede tiltak 42%, ifølge mobilitetsplan. Dette medfører at antall bilreiser til og fra planområdet øker med ca. 271-606 turer, tilsvarende en økning på 4-9%.

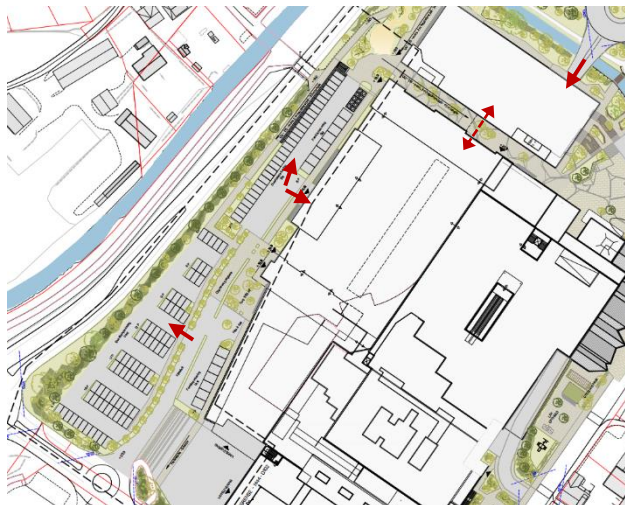
Det planlagte tiltaket vil ikke kun ha konsekvenser innad i planområdet, men vil også medføre påvirkninger for tilgrensende områder. Økt trafikk vil kunne påvirke trafikflyt, gi økt risiko for ulykker, økt risiko for oppstuvning og vil generere mer lokal forurensing fra biltrafikk. Dette vil være spesielt gjeldende i rushtidsavviklingen når det er størst trafikkb belastning.

Eksisterende varemottak på nordvestsiden av senteret er planlagt nedlagt, slik at tung varetransport så langt som mulig holdes til randsonen av senterområdet mot Jupitervegen. Det må likevel påregnes noe varetransport innover i området, for å dekke behov for frittstående utleiearealer og serveringssteder uten direkte forbindelse til senteret.

I planforslaget legges det opp til å beholde dagens to adkomster fra Jupitervegen og Reevegen, samt etablering av ny adkomst til planlagt parkeringsanlegg via rundkjøring i Arne Garborgs veg.



Figur 8.5 Fremtidig situasjon med ny rundkjøring i Arne Garborgs veg



Figur 8.6 Fremtidig intern organisering til parkering. Stiplet linje viser intern forbindelse mellom parkeringsanlegg, under bakkenivå

Adkomst fra Jupitervegen vil være hovedadkomst til planområdet, og den mest naturlige adkomsten for mange besøkende. Dette er også den adkomsten som vil bli brukt ifm. varelevering sør i planområdet. For å hindre tilbakeblokkering til fv. 44 skal biler ledes lenger inn på parkeringsplassen, før de kan kjøre inn til parkeringsradene. I tillegg vil det være færre parkeringsplasser utendørs, og biltrafikken vil ledes inn i parkeringshus.

Adkomst via Reevegen er ikke endret fra dagens situasjon, og det legges opp til fortsatt tilkomst til parkering på tak som tidligere via denne. Da deler av parkeringen på tak avsettes til boligparkering som er forbundet med en lavere turproduksjon, vil det kunne bli en lavere belastning på denne avkjørselen.

Adkomst i Arne Garborgs veg vil være via ny rundkjøring, og ledes inn i parkeringshus der felleskjøpet-bygget ligger i dag, som vist i Figur 8.5. Det nye parkeringsanlegget forbindes med parkeringsanlegget i M44 via tunell under bakkeplan. Den nye adkomsten til planområdet vil kunne fordele trafikken, og på den måten hindre tilbakeblokkering.

Ved etablering av ny adkomst i Arne Garborgs veg, er det behov for å flytte bussholdeplassene noe lenger øst. Det legges opp til å etablere et mobilitetspunkt ifm. ny bussholdeplass. I sammenheng med at holdeplassene flyttes nærmere gatetunet i Reevegen, vil dette stenges for gjennomkjøring for ordinær biltrafikk. Mulighet for gjennomkjøring for varelevering til Storgata opprettholdes. **ÅDT over gatetunet forventes dermed å reduseres fra 325 til 16.**

8.5 Vurdering av verdi

Deltema innen transport og mobilitet er:

- Biltrafikk
- Gående og syklende
- Kollektivtrafikk
- Trafikksikkerhet

Verdivurdering biltrafikk:

Det er et overordnet mål å redusere biltrafikk, og da spesielt personbiltrafikken ved fortetting i byer og tettsteder. M44 sin beliggenhet i Bryne sentrum og langs høytrafikkerte fv. 44 medfører at biltrafikk er meget relevant for planområdet. Det er mange trafikale elementer som involveres og som påvirkes av planforslaget, som blant annet parkering og trafikkflyt i omkringliggende vegnett med flere rundkjøringer. Det fremkommer av trafikkvurderingene gjennomført av Norconsult at det eksisterende vegnettet i og omkring området er svært belastet, og at tiltak og adkomstløsning for kjøpesenteret får begrenset innvirkning på forventet belastning og flyt i vegnettet.

Biltrafikk kan ses på som negativt for nærmiljøet, i forhold til forurensing, støy, kødannelse og belastning på eksisterende veger. På den andre siden gis det verdi til biltrafikk i denne sammenheng, for en ønsker besøkende til M44 og til Bryne sentrum. En ønsker økt opphold og bruk av sentrale funksjoner for å skape livlige, attraktive og bærekraftige bysentre, og med det følger mer genererte reiser og mer trafikk. Dermed gis det *middels verdi* til biltrafikk.

Verdivurdering gående og syklende:

Myke trafikanter, som gående og syklende, er en stor del av transportbildet i sentrumsnære områder. Gående og syklende er ekstra utsatt for skader i ulykkeshendelser. I verste fall, kan det føre til tap av liv. Menneskeliv kan påstås å være uvurderlige. Dermed er risikoen i trafikkbilde for myke trafikanter av stor betydning og viktig å ta hensyn til.

Besøkende til M44 og gjennomgående gang- og sykkeltrafikk utgjør et vesentlig antall myke trafikanter. I tillegg, fremgår det av planbeskrivelse og barnetråkkregistreringer at området benyttes av barn. Barn er spesielt utsatte i trafikkbildet, og må hensyntas i større grad. Overordnede mål om at flere reiser skal tas med gange eller sykkel, viser at temaet har stor betydning. Med utgangspunkt i overnevnte punkter vurderes det at gående og syklende har *stor verdi*.

Verdivurdering kollektivtrafikk:

Overordnede mål fremsier at man ønsker at flere skal ta i bruk kollektivtrafikk for å reise mer miljøvennlig. Planområdet har god kollektivdekning, med flere nærliggende bussholdeplasser og kort avstand til togstasjon. Med dette som utgangspunkt gis det *middels til stor verdi* til kollektiv.

Verdivurdering trafiksikkerhet:

Trafiksikkerhet er et svært viktig prinsipp å følge opp, også i de tidlige planfaser av prosjekt. Skjerpet trafiksikkerhet er et tiltak for å forsøke å innfri nullvisjonen om null hardt skadde og drepte i trafikken. Det må poengteres at trafiksikkerhet handler om sikkerhet for både myke og harde trafikanter. God lesbarhet i trafikkbildet er en viktig faktor. God lesbarhet sikres blant annet gjennom utforming og trafikale elementer som oppmerking og skilting. Det er avgjørende å overholde frisiktskrav satt i plankart. Trafiksikkerhet handler i stor grad om å redusere mulige konfliktpunkter, og legge til rette for forutsigbare og trygge ferdselsårer for alle brukergrupper.

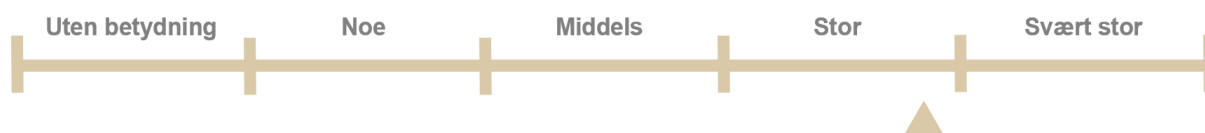
Det må gjøres oppmerksom på at barn, eldre, og personer med nedsatt funksjonsevne (f.eks syns- og hørselsnedsettelse), skal kunne manøvrere seg i trygge omgivelser. Trafiksikkerhet må også håndteres i anleggsfase. Konsekvenser av manglende trafiksikkerhet kan ha alvorlige følger, og kan i de verste omstendigheter ende i dødsfall.

Trafikksikkerhetsarbeid er et viktig tema som det jobbes aktivt med. Det gis dermed *svært stor verdi* til trafikksikkerhet.

8.5.1 Samlet verdivurdering for transport og mobilitet:

Verdivurdering for transport og mobilitet er basert på overordnede mål om nullvisjonen, mål om å ta i bruk mer miljøvennlige reisemidler og mål om fortetting og styrking av bysentre. En samlet verdivurdering er derfor satt til *middels/stor verdi*.

Samlet	Verdi
Biltrafikk	Middels
Gående og syklende	Stor
Kollektivtrafikk	Middels/stor
Trafikksikkerhet	Svært stor
Samlet omfang	Stor



8.6 Vurdering av påvirkning

8.6.1 0-alternativet

Dagnes situasjon videreføres uten implementering av tiltak. Påvirkning for 0-alternativ er *ubetydelig endring*.



8.6.2 Alternativ 1

Biltrafikk:

Biltrafikk til M44 forventes å øke noe etter planlagt tiltak, med opp mot 9% økning i bilreiser til/fra planområdet. Trafikkvurdering av Norconsult tilsier at eksisterende vegnett rundt M44 er sterkt belastet, og at økningen i trafikk til/fra planområdet utgjør 27-28% av forventet generell trafikkvekst på vegnettet i området. Noe forverret kødannelse og oppstuvning kan oppstå som følge av økt trafikkmengde. Ny adkomst til planområdet fra Arne Garborgs veg medfører at trafikken til M44 spres i større grad enn i dag. Utførte trafikkvurderinger (Norconsult) viser at fordeling av trafikk mellom avkjørselene får svært liten innvirkning på trafikkflyt i området.

Gatetunet i Reevegen stenges for gjennomkjøring for ordinær biltrafikk som følge av planforslaget. Det er likevel god framkommelighet for bil inn til sentrum, og dagens ÅDT over gatetunet er sterkt begrenset. Det vurderes at stengingen av gatetunet for ordinær biltrafikk, får svært beskjedne konsekvenser for biltrafikk i omkringliggende vegnett.

Trafikken innad på eiendommen i parkeringsarealene, forventes å bli bedre ettersom oppstramming og god lesbarhet vil føre til mer sømløs trafikkflyt. Kjørende inn til parkeringsplass ledes direkte inn til parkeringshus vekk fra manøvrerende biler på bakkeplan, noe som forebygger kødannelse og bedrer flyten av trafikk. Det er også lagt til rette for «kiss and ride» for dem som skal hente eller levere noen. Varelevering har eget areal rett ved inngang til parkeringsplass, og varelevering nord i området reduseres betraktelig, og vil kun utføres av varebiler og mindre lastebiler. Å samle varelevering sør i området er med på sørge for god trafikkflyt innad i parkeringsareal og hindrer større kjøretøy foran inngangspartiet. Biltrafikk bør likevel ses i et større perspektiv med tilgrensende veger. Med tanke på alle ovenfornevnte punkter vurderes det at biltrafikken vil bli *forringet*.

Gående og syklende:

Det er kjente utfordringer knyttet til å sikre framkommelighet for myke trafikanter rundt kjøpesentre med stor arealmessig utstrekning etter senterets åpningstider. Den planlagte utvidelsen av M44 er fordelt på flere punkt og bygg, og kommer ikke i konflikt med de aksene som i dag finnes mellom planområdet og Bryne sentrum; Jupitervegen og Kaizers plass. Planforslaget er utformet etter myke trafikanters premisser, hvor det ivaretas hensyn knyttet til gående og syklende. I parkeringsarealer er det bevisst blitt brukt annet dekke med belegningsstein for å skille myke og harde trafikanter. Oppstramming i parkeringsarealer og førende elementer gagnar myke trafikanter og bidrar til en positiv utvikling. Gode bredder på gang- og sykkelveger reduserer faren for konflikter mellom gående og syklende. Beplantning og annen vegetasjon er med på å skape attraktive uterom som inviterer til mer bruk og opphold. Ny inngang til M44 fra Kaizersplassen vil forbedre koblingen for gående mellom sentrum og M44. Mobilitetspunkt planlegges nord i planområdet. I tillegg planlegges en stor forbedring av sykkelparkering, både når det gjelder omfang, plassering og kvalitet. Gode gang- og sykkelforbindelser og øvrige nevnte tiltak kan være en medvirkende faktor i å oppnå ønsket reisemidelfordeling.

Det vurderes at påvirkning av planforslaget for gående og syklende vil bli *forbedret*.

Kollektivtrafikk:

Kollektivtrafikken blir berørt av planforslaget gjennom forflytting av to holdeplasser øst for ny rundkjøring i Arne Garborgs veg. Plasseringen av holdeplassene vil være mer gunstig enn dagens situasjon, ettersom de flyttes nærmere Bryne sentrum. Kollektivtrafikken vil bli berørt av økning i biltrafikk, og risikerer å havne i kø, spesielt i rushtidsavviklingen. Dette kan ha innvirkning på busser i rute som må overholde visse tider. Trafikkvurdering utført av Norconsult viser at det er den forventede generelle trafikkøkningen som får konsekvenser for trafikkflyt i området, og at planforslaget får begrenset innvirkning. Kollektivtrafikken kan også bli berørt av ønsket reisemidelfordeling i planforslaget der det legges opp til at flere skal benytte seg av kollektivtilbud. Det vurderes at påvirkning av planforslaget for kollektivtrafikk vil bli *noe forbedret*.

Trafikksikkerhet:

Det er manglende trafikksikkerhet ved dagens parkeringsplass. Utflytende parkeringsarealer oppfattes uoversiktlige og lite lesbare, for både myke og harde trafikanter.

Planforslaget legger opp til en utforming på parkering, rundkjøring og gang- og sykkelveger som skal bedre trafikksikkerheten. Gangforbindelser og uterom er utformet med tanke på kvalitet og universell tilgjengelighet. Planforslaget er utformet på myke trafikanters premisser, som samsvarer med overordnet prioritering i transportbildet hvor gående, syklende, kollektiv, næringstransport og dermed personbiler blir sådan prioritert. Det legges opp til å flytte

hovedandel av varelevering bort fra den kommende gangforbindelsen via Kaizers plass og vestover. Det opprettholdes snumulighet for renovasjonsbil, samt varelevering med varebil og liten lastebil på gatetunet. Dette representerer et mulig konfliktpunkt, og en risiko for gående og syklende. Den kommende gangaksen vurderes ikke å være en hovedakse, og den vurderes mest relevant i senterets åpningstider. Henting av renovasjon skjer sjelden og som regel utenfor senterets åpningstid. Varelevering kan skje i senterets åpningstid, men forventes å ha begrenset omfang. Det bør sikres med skilting at varelevering kun tillates innenfor et begrenset tidsrom, der mulig konflikt med gående er så lav som mulig.

Det legges opp til å etablere boliger over senteret, der uteoppholdsarealer og parkering etableres på tak. Når deler av parkeringsplassene på tak settes av til boligparkering, forventes antall bilturer til tak å reduseres. Oppkjøringsrampen har en bredde på 6-7,2 meter. For å sikre trafiksikkerhet for myke trafikanter på tak, er det lagt opp til gangbaner i parkeringsarealet som markeres med annen belegning, og hele 5 trapp- og heishus som gir adkomst til bakkeplan, uavhengig av senteret.

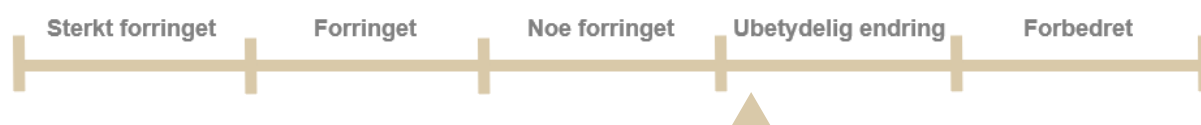
ÅDT i eksisterende gatetun i Reevegen reduseres fra 325 til 16 som følge av at gatetunet stenges for ordinær biltrafikk. Dette vil styrke trafiksikkerhet for myke trafikanter betraktelig.

Det vurderes at påvirkning av planforslaget for trafiksikkerhet vil bli *forbedret*.

Samlet påvirkning

Påvirkning for biltrafikk, gående og syklende og kollektivtrafikk samlet, vurderes å være ubetydelig endring.

Samlet	Påvirkning
Biltrafikk	Forringet
Gående og syklende	Forbedret
Kollektivtrafikk	Ubetydelig/Noe forbedret
Trafiksikkerhet	Forbedret
Samlet omfang	Ubetydelig endring



8.7 Konsekvensvurdering

0-alternativ

I vurdering av dagens situasjon vektlegges det de manglende hensynene til myke trafikanter, som blant annet må manøvrere seg over store utflytende parkeringsarealer hvor trafiksikkerheten er begrenset for både myke og harde trafikanter. Det vurderes at det er høyere risiko for at uforutsigbare hendelser som ulykker kan oppstå ved økning av besøkende. Det vurderes at 0-alternativet vil på kort sikt være uendret og ubetydelig, men vil i et langsiktig perspektiv ha noe negativ konsekvensgrad. (0)

Alternativ 1

Det antas at alternativ 1 vil bedre forholdene for myke trafikanter med å legge til rette for intuitive gangforbindelser som vil bedre trafiksikkerheten, og oppstramming av utforming av parkeringsarealer vil minimere risikoen for ulykker. Lesbarheten for både harde trafikanter og

myke trafikanter forventes å bli forbedret, noe som gagner trafiksikkerheten. Samlet sett vil stedets attraktivitet øke og sannsynligvis bidra til at flere velger å gå og sykle, ettersom utformingen hensyntar myke trafikanter på en bedre måte enn dagens utflytende arealer gjør. Det vurderes at alternativ 1 vil ha ubetydelig konsekvensgrad. (0)

8.8 Justert planforslag

De endringer som er gjort i planforslaget etter 1.gangsbehandling påvirker i liten grad trafikkmengde, forhold for gående og syklende, kollektivtrafikk, trafiksikkerhet, og medfører ingen endring i konsekvensvurderingen.

8.9 Oppsummering og avbøtende tiltak

Samlet sett gjøres det vurderinger som tilsier at alternativ 1 er å foretrekke fremfor 0-alternativet. I vurdering av konsekvenser for alternativene er det blitt vektlagt hvilket alternativ som best mulig hensyntar nullvisjonen, der ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken.

Det må gjøres oppmerksom på at fv. 44 og dets trafikkbelastning vil øke som følge av planforslaget.

Overordnede avbøtende tiltak for dette er beskrevet i egen trafikkvurdering. Forventet generell trafikkvekst i området tilsier behov for avbøtende tiltak på overordnet vegnett, uavhengig av utbygging i planområdet. Avbøtende tiltak på fv. 44 vil ikke realiseres i planforslaget, og bør ses på i et overordnet perspektiv. Fv. 44 er i gjeldende plan regulert med fire felt. Dette videreføres i planforslaget.

Tiltak for å bedre kapasiteten på fv44

- Fire felt på fv.44
- Endret utforming av rundkjøringen ved fv44/fv506

Tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling:

- Bildeleordning for beboere, ansatte og besøkende.
- Mobilitetspunkt ved bussholdeplass, med informasjon, tilbud om el-sykler og el-sparkesykler, samt nærhet til bildeleordning.
- Sykkelparkering med tak.
- Låsbar sykkelparkering og garderobefasiliteter for ansatte.
- Trafikksikre og intuitive løsninger for myke trafikanter, som gang- og sykkelveger og ledende føringer i parkeringsareal.
- Universelt utformet med tanke på bredder, materialvalg og nivåforskjeller.
- Bedrifter kan oppfordre ansatte til bruk av miljøvennlige reisemiddel. Tiltak for å få til dette vil innebære gode sykkelfasiliteter for ansatte ved M44, som garderober, tørkemuligheter og verksted.

Tiltak for å oppnå ønsket trafiksikkerhet:

- Intuitive gangforbindelser som sikrer fremkommelighet.
- God belysning som bidrar til økt opplevd trygghet.
- Førende vertikale og horisontale elementer, og aktiv bruk av ulik materialitet.
- God lesbarhet gjennom skilting, oppmerking og utforming.
- Sikre frisiktskrav i plankart.

I vurdering av verdi og påvirkning har det blitt sett på biltrafikk, gående og syklende, kollektivtrafikk og trafiksikkerhet. Sistnevnte har blitt vektlagt i større grad ettersom konsekvenser av manglende trafiksikkerhet kan være av større følger enn for de andre

deltemaene. I vurdering av verdi av transport og mobilitet er verdiene blitt satt høyt i skalaen grunnet risikoen for skader og menneskeliv.

9 ARKITEKTUR, ESTETISK UTFORMING, UTTRYKK OG KVALITET

9.1 Fra fastsatt planprogram

M44 fremstår som et område med bygg i utkanten av sentrum som ikke forholder seg i volum, variasjon, skala, åpenhet/ transparens og med uterom som tilfører noen bymessige kvaliteter til omgivelsene.

Bebyggelsen i Bryne sentrum er variert i materialitet, stil og skala. Det er allikevel en overvekt av mindre trehusbebyggelse på 2-3 etasjer i, og i nærhet til sentrum.

Utredninger og avklaringer som foreligger:

- *Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke.*
- *Sentrumsplan for Bryne 2016-2025*
- *Bymessig fortetting på jærsk, 2021*

Utredningsbehov:

- *Planforslagets mulige virkning på aktivitet og byliv i området, og konsekvenser for beboere, aktører i-, og brukere av sentrum, gjennom grep som:*
 - *Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.*
 - *Aktive fasader*
 - *Forbindelser for myke trafikanter, inne og ute.*
 - *Egenart og variasjon.*
 - *Bygningsform, oppdeling, struktur og materialbruk.*
 - *Utforming og plassering av bygninger og uteområder.*
 - *Størrelser på uteområder.*
 - *Universell utforming.*
 - *Siktlinjer og transparens.*
 - *Overganger mellom offentlig, halvoffentlige og private uterom/ boligformål*
 - *Utforming av tiltak i forhold til de automatisk freda kulturminnene i området.*
 - *Tiltakets tilpasning til omkringliggende bebyggelse og byrom.*
 - *Påvirkning på lokalklimatiske forhold*

Metode:

- *Det utarbeides beskrivelse og visualisering med illustrasjoner og planer av tiltak, samt overordnet utomhusplan.*
- *Fagkyndige, i form av bl.a. arkitekt og landskaps-planlegger, deltar i arbeidet. Det skal skisseres ulike løsninger som grunnlag for anbefalt løsning.*
- *Det vil utarbeides sol- og skyggeanalyser, og vindanalyse/vindsimuleringer.*
- *Visualisering av tiltak og tiltakets tilpasning til de automatisk freda kulturminnene. Vurdering av den visuelle effekten tiltakene vil ha på kulturminnene. Vurderingen utføres av fagkyndig.*

9.2 Generell beskrivelse

9.2.1 Kommunedelplanen for Bryne sentrum 2015-2026

I kommunedelplanen for Bryne sentrum 2015-2026 er visjonen at Bryne skal være *byen på Jæren*. Bryne sin identitet ligger i samspillet mellom næring, læring og kultur. Byrom i sentrum skal være en scene for det gode livet i byen. Det er dermed viktig å legge til rette for god kontakt på bakkeplanet med åpne og aktive fasader, som bidrar til opplevelser i sentrum. Det er viktig å fremme trivsel, tilgjengelighet og trygghet i byrommene, samt at de som bor i sentrum skal bo godt.

Kommunen skal bidra til å styrke handel- og serviceaktiviteter i sentrum gjennom fysisk planlegging og tilrettelegging. Time kommune vil ta hensyn til viktige identitetsgivende bygninger/bygningsmiljø og sikre godt samspill med eksisterende arkitektur/byform med ny bebyggelse. For å nå visjonen «Bryne – byen på Jæren», ønsker Time kommune å gjøre følgende grep som er relevant for planområdet:

- Sikre et variert bymiljø av høy kvalitet
- Stramme opp og utvikle kvartalsstrukturen videre.
- Sørge for at nye prosjekt holder seg til bystrukturen og gir kvalitet til byrommene.
- Bygge med en høyde som gir tilfredsstillende sol i byrommene.
- Definere offentlige og private byrom.
- Legge til rette for variasjon i bygningstype.
- Sikre helsefremmende bomiljø.
- Stille krav til kvalitet i alle ledd.
- Sikre adkomst til kulturbaserte attraksjoner.
- Følge opp om hvor det skal være aktive og åpne fasader.
- Samle felles uteoppholdsareal i større enheter.
- Utarbeide veileder for faste reklameinnretninger.

I kommunedelplan for Bryne sentrum stilles det krav til aktive og åpne fasader i tråd med temakart 6, se Figur 9.1. 70% av hver av fasadene i temakartet skal være åpne og/eller aktive. Innenfor planområdet skal det være aktive fasader mot Kaizersplassen og Reevegen. Innenfor hensynssone H_810_1 er kravet at aktive fasader skal være på minimum 50% av samlet fasadelengde i første etasje.



Figur 9.1 Aktive og åpne fasader, utklipp av kommunedelplan for Bryne sentrum temakart 6.

9.2.2 Planområdets og influensområdets utvikling

Frem til 1970-tallet var det hovedsakelig mindre bebyggelse ifm. landbruk på tomten. Etter dette, ble utviklingen på tomten i større skala. Bebyggelsesstrukturen innenfor planområdet kjennetegnes av voluminøse bygg med stor grunnflate, omringet av asfalterte flater. Bebyggelsen står i kontrast til omkringliggende bebyggelse når det gjelder struktur, fotavtrykk og volum. Store deler av bygningsmassen innenfor planområdet har flatt tak. Planområdet, som tidligere besto av landbruksbebyggelse, er nå et viktig handelssenter på Jæren.

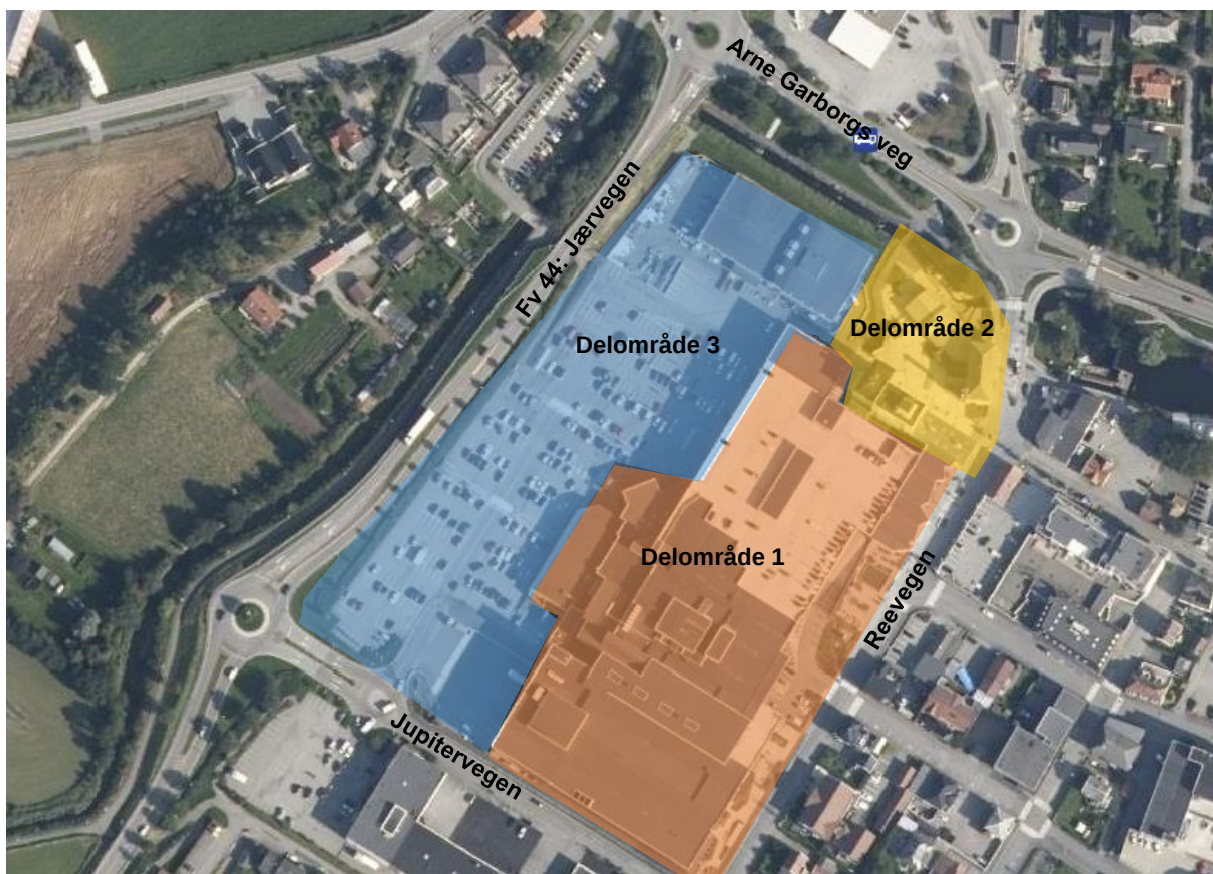
Kjøpesenterets fasade mot sentrum ble oppgradert i forbindelse med utvidelse av senteret rundt 2016. Den nye bebyggelsen har aktive fasader ut mot Reevegen. Oppgraderingen tilførte også nye byrom mot Reevegen og bedre samhandling mellom M44 og Bryne sentrum. Kaizersplassen ble oppgradert i 2018, og skaper et større sammenhengende byrom.

Omkringliggende bebyggelse har variert materialitet, stil og funksjon, men består hovedsakelig av trehus i 2 til 3 etasjer. Storgata består av sentrumsfunksjoner med mye aktive fasader på bakkeplan. Storgata er gågata i Bryne sentrum, og går fra Kaizersplassen til torget ved jernbanestasjonen. Dette er en svært viktig gangakse i Bryne sentrum.

Bryne sentrum er nokså flatt, og Roslandsåna er et viktig landskapselement innenfor planområdet. Åna ligger sør for Arne Garborgs veg, og har vært premissgivende i utviklingen av Bryne sentrum.

9.2.3 Delområder

Planområdet inneholder bebyggelse som har svært forskjellig struktur, form og uttrykk, og beskrives dermed hver for seg, i tre delområder.



Figur 9.2 Inndeling i delområder for beskrivelse av arkitektonisk verdi

Delområde 1 – Eksisterende M44

Delområdet består av eksisterende M44, hvor det ikke skal gjøres særlige endringer. Bygningsmassen er voluminøs med lite variasjon, og foruten nytt inngangsparti mot Reevegen har bebyggelsen flatt tak. Deler av fasaden mot Reevegen er aktiv, med byrom utenfor vegglivet. Deler av fasaden mot Jupitervegen har glasspartier, men disse blokkeres av gardiner eller lignende på innsiden.

Inngangspartiet mot Reevegen har saltak med hvit fasade i trespiler over vindusparti i første etasje. Vinduspartiene brytes opp av gule elementer i samme tone som kornmottaket og Bryne Mølle. Resterende fasade mot Reevegen består hovedsakelig av trespiler, med åpne partier på bakkeplan.



Figur 9.3 Inngangsparti fra Reevegen

Fasade mot parkeringsplassen består hovedsakelig av trespiler og partier med svarte plater over betong. Ved inngangen mot fv. 44 er det et større parti bestående av glass som bryter opp fasaden. Bruddene i form av inngangsparti og svarte felt, gir den store bygningsmassen noe variasjon. Bygningen oppleves stor med et horisontalt og monotont preg fra fylkesveien. M44 har to innganger fra Reevegen som skaper viktige forbindelser internt i bygget, og enkelt kobler seg til eksisterende inngang mot fv. 44.



Figur 9.4 Eksisterende fasade mot fv. 44, tatt fra Google Street View.

Delområde 2 – Kulturmiljø og Kaizers plass

Delområdet består av kulturminner, Kaizersplassen og tilgrensende bebyggelse mot M44. Kaizersplassen har i senere tid blitt et viktig punkt for kultur og byliv i Bryne. Bryne Mølle og kornmottaket er murbygninger i tidstypisk industriarkitektur med enkle rene linjer og klassisistiske detaljer i eksteriøret. Mot Kaizersplassen står kornsiloen fra 1959 og et påbygg fra ca.1990, begge med karakteristisk gatekunst. «The Stardom Glow» av Pøbel, gatekunsten på kornsiloen fra 1959, er blitt et kjennemerke ved innkjøring til Bryne. Kornsiloens fasade er av betong, med få- og små vinduer.



Figur 9.5 Kulturmiljø og Kaizers plass i delområde 2

Delområde 3 – Parkering og felleskjøpet

Delområdet består av et stort asfaltert parkeringsareal og felleskjøpet-bygget. Felleskjøpet har fasade av betong, med store horisontale vindusflater. Inngangspartiet gir et brudd i en ellers monoton fasade. Mot Roslandsåna er det en lukket fasade, uten mulighet for opphold. Utformingen av parkeringsarealet er noe utflytende og svært tilrettelagt for bil. Som gående er det overgangsfelt to steder, og ellers ingen fortau eller naturlige gangakser.



Figur 9.6 Parkeringsplass og Felleskjøpet innenfor delområde 3

9.3 Planforslaget

Tiltaket omfatter utvidelse av kjøpesenteret mot fv. 44, ny bebyggelse på Felleskjøpet-tomta i nord, og etablering av boliger over kjøpesenteret. Nytt inngangsparti mot Kaizersplassen og ombygging av kornmottaket og kornsiloen, er også viktige elementer i planforslaget. M44 utgjør en stor og sammensatt bebyggelse, med en lang fasade mot fv. 44. Konseptet for fasaden skal sikre oppdeling i bebyggelsen, der vertikale elementer skal fremheves for å motvirke det tunge horisontale preget. Det stilles krav til bl.a. varierte høyder, vertikale inndelinger, og materialer av varig kvalitet. Fasadens forskjellige funksjoner skal fremheves for å sikre en bymessig fremtoning mot fv. 44. Sentrumsplanens krav til aktive og åpne fasader følges opp i planforslaget.



Figur 9.7 Nordvestlig fasade, sett fra fv. 44

9.3.1 Vurderte alternativer

I arbeidet med planforslaget er det i tidlig fase vurdert flere alternativer for organisering og høyder, før den utformingen som nå ligger til grunn for planforslaget ble valgt. Under vises noen utvalgte alternativer og det gis en kort redegjørelse for hvorfor de ble forkastet.

Alternativ A

I alternativ A er boligdelen utformet som en lamellbebyggelse mot nordvest, i 3-4 etasjer over dagens kjøpesenter. Det er vist et signalbygg mot nordvest, og høyhus ble vurdert mot Kaizers plass. Adkomst ble vurdert fra Tjøttavegen, via undergang under fv. 44.

Time kommune og Rogaland Fylkeskommune ga signal om at de ikke ønsket høyhus tett på kulturminnene ved Kaizers plass. Boligdelen hadde noen utfordringer knyttet til lokalklimatiske forhold, og adkomstløsningen var utfordrende mtp. eksisterende infrastruktur i bakken.



Figur 9.8 Skisse, alternativ A

Alternativ B

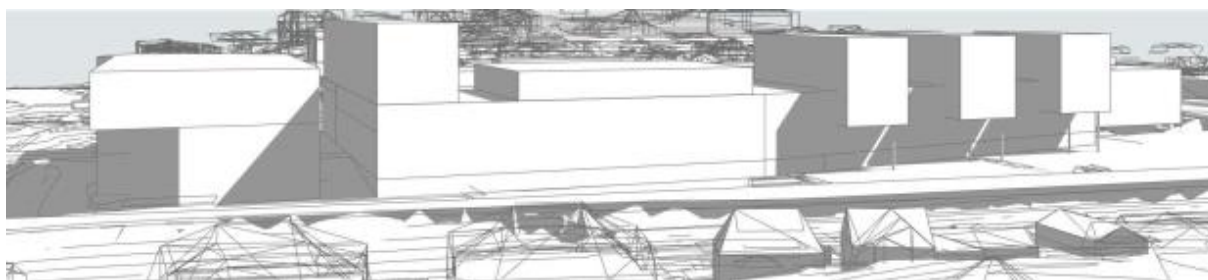
I alternativ B ble det foreslått et høyhus i nordvestlig hjørne av eiendommen. Høyhuset vises sammenbygget med et større nytt næringsbygg 2-3 etasjer. Adkomst er foreslått løst fra Arne Garborgs veg, langs Ånå og inn til eksisterende parkeringsplass på nordsiden av foreslått høyhus. Boligdelen er uendret fra alternativ A.

Høyhuset ble vurdert å være en kontrast som vanskelig lot seg kombinere med ønsket uttrykk i området. Adkomstløsning ble vurdert å være i konflikt med hensyn til Roslandsånå og det tilhørende parkdraget.



Figur 9.9 Skisse, alternativ B

Alternativ C

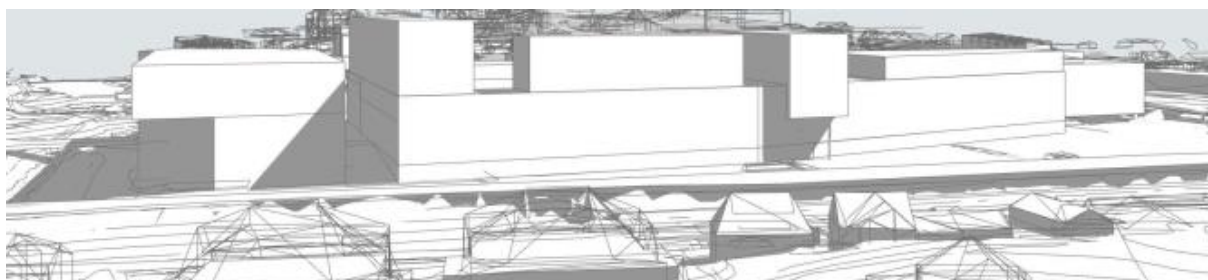


Figur 9.10 Skisse, alternativ C

I alternativ C er det foreslått et flerfunksjonsbygg med innkjøring til p-anlegg via bro over Roslandsånå og inn i bygg. Boligdelen er foreslått som lamellbebyggelse mot vest, som krager noe utover kjøpesenterets fasade. Mot nordvest foreslås nytt treningssenter og kontorlokaler over kjøpesenteret.

Flerfunksjonsbygget ble vurdert som et positivt element. Vindanalyse viste at det er positivt at dette bygget holdes lavere enn kjøpesenteret mtp. lokalklimatiske forhold på Kaizersplassen. Det ble vurdert utfordrende å løse felles uteoppholdsarealer med kvalitet for boligdelen i kombinasjon med treningssenter og kontor. Intern adkomst til boligdelen ble utfordrende med de utkragende lamellene.

Alternativ D



Figur 9.11 Skisse, alternativ D

I alternativ D ble boligdelen omorganisert slik at den lå i en hestesko rundt et felles uteoppholdsareal. Kontordel ble fjernet, og treningssenter ble lagt sør for boligdelen. En utragende del ble beholdt, for å markere kjøpesenterets inngangsparti. Alternativet viste potensiale for gode kvaliteter for boligdelen, tilstrekkelig fleksibilitet for næringsdelen, og muligheten for en gunstig innvirkning på Kaizersplassen. På bakgrunn av bl.a. disse vurderingene, ble alternativ D valgt og videreutviklet som grunnlag for planforslaget.

9.3.2 Eksisterende M44 – delområde 1

Endringene på kjøpesenterets eksisterende bygningskropp omfatter et påbygg mot nordvest, og etablering av boligbebyggelse og treningssenter på tak mot vest og nordvest. Nye påbygg inngår i delområde 3. Utover dette gjøres det kun mindre endringer i eksisterende bygningsmasse. Interne forbindelser i bygningsmassen mellom Reevegen og inngang mot fv. 44 videreføres. I tillegg skapes nye interne forbindelser til inngang fra Kaizersplassen. Det nye påbygget medfører noen mindre endringer inne i bygget, men hovedstrukturen beholdes.

Fasader mot Kaizersplassen og fv. 44 fornyes, mens fasader mot Reevegen i stor grad videreføres – nye elementer er begrenset til at det etableres et nytt inngangsparti til boligdelen som et aktivt innslag. Fasaden mot Jupitervegen forblir uendret i forhold til dagens situasjon. Fasaden mot fv. 44 må ses sammen med nytt påbygg. Utforming og materialbruk skal bidra til et tidløst uttrykk og fasadens forskjellige funksjoner skal hensiktsmessig fremheves for å sikre en bymessig fremtoning mot fv. 44. Fasadeutforming mot fv.44 og Kaizersplassen omtales videre i kapitler om delområde 2 og 3.



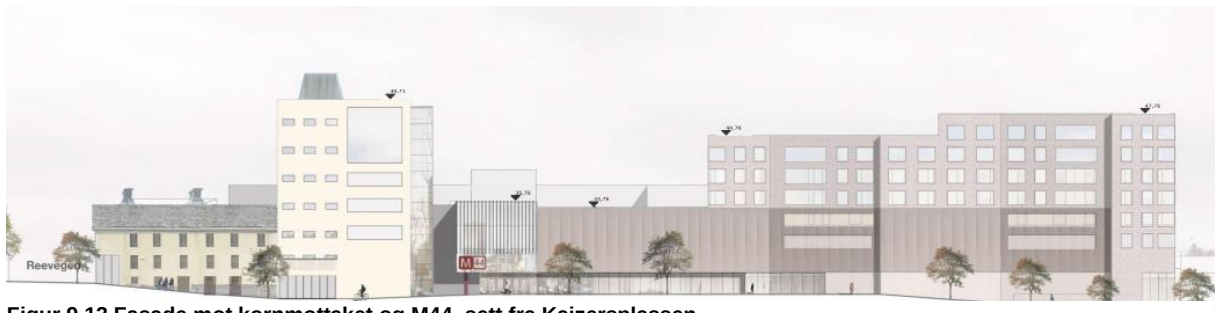
Figur 9.12 Ny inngang fra fv. 44, eksisterende inngang vist med rød pil.

9.3.3 Kulturmiljø og Kaizers plass – delområde 2

Det største potensialet for fornyelse, transformasjon og integrasjon ligger i utvikling av Kaizers plass, og koblingene mot sentrumsområdet langs elveløpet og Storgata. Forbindelsen til Storgata skal forlenges forbi Kaizersplass, og det etableres ny inngang til

M44 fra Kaizersplassen. Det stilles krav om publikumsrettede funksjoner ut mot plassen og gangforbindelsen, og foreslås bl.a. serveringslokaler og kulturfunksjoner. Kornmottaket og kornsiloen skal restaureres og tas i bruk til kulturformål/publikumsrettet virksomhet. I siloen legges det opp til delvis å beholde eksisterende vindusåpninger, med noen nye større glassfelt, for å sikre bruksverdi i bygget. Mot øst foreslås en vertikal åpning, med trapp og heis, anlagt som et tilbaketrukket element i glass på siloens vestside.

Arkitektonisk uttrykk i M44s fasader vil bli stående som en kontrast til den nyklassisistiske og industrielle stilen som kulturminnene representerer. Det bærende prinsippet i valgt estetikk, er å redusere visuelt støy, fremheve urbane kvaliteter og dempe kommersielle faktorer. Det er holdt fokus på struktur, samt åpne partier med glass langs gateplan, mot den nye forbindelsen fra Storgata mot fv.44. Dette gjelder både den historiske og den nye bebyggelsen, og blir helhetsskapende elementer som binder de ulike uttrykkene sammen. Videre deles volumene i den nye bebyggelse opp med variasjon i materialer og fargetoner, samt vertikale sprang. Som ved dagens situasjon, vil også volumene til M44 og Flerfunksjonsbygget stå i kontrast til Bryne Mølle, og Møllekjelleren, men de vil være underordnet høyden til silobygget.



Figur 9.13 Fasade mot kornmottaket og M44, sett fra Kaizersplassen

9.3.4 Utvidelse og nybygg – delområde 3

Flerfunksjonsbygg

Felleskjøpet skal erstattes av et flerfunksjonsbygg. Flerfunksjonsbygget er dimensjonert slik at det kan være parkeringsarealer som senere kan ombygges til kontor- og næringsarealer. Innkjøring til bygget skal være fra ny rundkjøring i Arne Garborgs veg, med broforbindelse over Roslandsåna til byggets 2. etasje. Mot Kaizersplassen skal det være publikumsrettede funksjoner mot bakkeplan, med aktive fasader mot Kaizersplassen og åpen fasade mot Roslandsåna. Det legges også opp til et inngangsparti fra nordvestlig fasade, der det kan tilknyttes varierte funksjoner. Slik kan bygget fremstå orientert mot de tilliggende byrommene, på tross av at det kan være parkeringsarealer i store deler av bygget. Bygget trappes ned tre etasjer mot sørøst, av hensyn til Kaizers plass. Dette er én etasje lavere enn det sentrumsplanen åpner for.



Figur 9.14 Flerfunksjonsbygget fasade mot Arne Garborgs veg. Nederst er nivå for Arne Garborgs veg er vist med stiplet linje

Det foreslås en kombinasjon av ulike fasadematerialer, med tre- og spilekledning som fremtredende elementer. Det sikres at belysning skal brukes aktivt i utforming av fasaden, og at dette skal samspille med, og underordne seg, belysning i den tilliggende parken. Det foreslås vertikale inndelinger i form av glassfelt og platebekledning, som spenner over flere plan. Dette fasadefelt i platebekledning eller mur, er foreslått i klassisk lys gul farge for å sikre opplevd tilknytning mellom de forskjellige bygningene som omkranser Kaizers plass. Det legges til rette for at det kan etableres gatekunst på det nye flerfunksjonsbygget, som vil være synlig fra Storgata.



Figur 9.15 Flerfunksjonsbygg sett fra sørvest (over) og sørøst (til høyre)

Flerfunksjonsbygget etableres inntil 7 meter nærmere Kaizers plass, enn dagens veggliv på Felleskjøpet-bygget ligger. Dette arealet er benyttes i dag til kjørerampe opp til byggets 2. etasje, og er i kommunedelplan for sentrum regulert til park.



Utvidelse av M44

Utvidelse av kjøpesenteret mot nordvest består av parkeringsanlegg og nye butikkarealer. Det skal etableres publikumsrettede funksjoner med delvis åpne partier langs gateplan og ny hovedinngang mot parkeringsplassen og fv. 44.

Fasadene skal fremstå med kvaliteter både i fjernvirkning, og når de oppleves tett på. De må dermed fremstå med fraktale kvaliteter, med utgangspunkt i volumer, flater, detaljer og teksturer, der man som betrakter skal "oppdage" nye detaljer jo nærmere fasadene man kommer. Det er fokusert på å skape felt og bånd i ulik platekledning og materialitet langs fasadens nedre etasjer, som forlengelser av materialer og farger i senterets interiør. På denne måten kommuniseres en tydelig forbindelse mellom bebyggelse og funksjon. Hovedmaterialer i fasaden skal være tre, glass og platebekledning. Innslag av stein, betong og pusset mur tillates. Bruk av fasadeplater er begrenset til 50% av fasaden.

Fasadelinjen er utformet med vertikale sprang og inndelinger, slik at bebyggelsen kan oppleves som en sammensatt helhet, der skalaen brytes noe ned. Det sikres 10 moduler, som varierer fra 3-7 etasjer. Sju av modulene har sprang på minst én etasje.

Kobling mellom parkering i nytt p-anlegg i M44 og parkering i flerfunksjonsbygget anlegges i kulvert under bakken, for å unngå konflikt med myke trafikanter langs gågata eller langs elveløpet.



Figur 9.16 Fasaden for M44 sett fra fv. 44

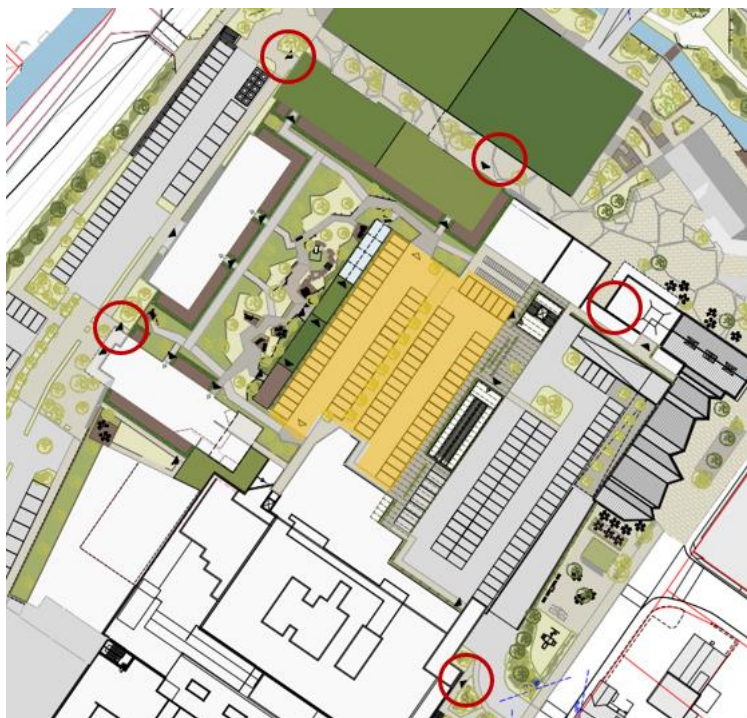
Boliger

Over M44, fra fjerde etasje og oppover, skal det etableres boliger. To av blokkene foreslås i tre etasjer, mens den tredje blokken – mot nord – foreslås avtrappende i maksimalt fire etasjer. Dette er en organisering som sikrer gode lysforhold i utearealer og gode siktforhold for boenhetene. Boligene vil være noe eksponert for vind og støy, men organiseringen av boligene sikrer skjermede uteoppholdsarealer på tak over M44. Boligdelen skal etableres med flate tak, for å harmonere med øvrige deler av M44.

Boligdelen skal fremstå som en forlengelse av senterbebyggelsen i underliggende etasjer, og skal bidra til visuelt å dempe det massive horisontale uttrykket som er typisk for velfungerende kjøpesenterbebyggelse. Volumene for boligbebyggelsen er forankret til bakkeplan, fremfor å “flyte” over senteret.

Det skal benyttes materialer med varig kvalitet som er gjenkjennelige med tanke på boligformål, og fargebruken skal være tidløs. Materialene skal ha taktile kvaliteter med naturlig patina slik at fasaden oppleves med visuell dybde. Bruk av harde, blanke og glatte flater skal begrenses. Hovedmaterialer for boligdelen vil være tegl, teglplater og pusset mur. Det sikres at boligfasadenes materialitet skal trekkes ned i næringsfasaden, for å sikre en god overgang og et helhetlig inntrykk.

Å sikre god tilgang til boligene fra bakkeplan har vært en viktig førende premiss for organiseringen av boligdelen. Det er avgjørende at boligene, på tross av tilknytningen til M44, fungerer uavhengig av senteret og senterets logistikk. Den sørligste og nordligste boligblokken skal etableres med heis- og trappehus ned til bakkeplan. Beboerne ledes til å gå gjennom Kaizersplassen når de skal til sentrum. Alternativt kan de gå gjennom kjøpesenteret i åpningstidene.



Figur 9.17 Heishus til bakkeplan fra boliger vist med rød.

9.3.5 Fjernvirkning

Den store bygningskroppen til eksisterende M44 begrenser mulige siktlinjer fra sentrum mot vest når man kommer nært på kjøpesenteret. Dette gjelder spesielt siktlinjer fra Meierigata og Sveinsvollsgaten. I planområdet har det vært bebyggelse i bunnen av Meierigata helt siden Fjørteslakteriet ble oppført her rundt 1960. Dette var en to etasjersbygning med forholdsvis stor grunnflate. I bunnen av Sveinsvollgate ble det oppført voluminøs bebyggelse med handelslokaler rundt 1980.



Figur 9.18 Siktlinjer fra Bryne sentrum mot vest. Brutte siktlinjer er markert med stiplede linjer

9.4 Vurdering av verdi

Vurdering av verdi for arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet er basert på deler av tabell 6-16 fra håndbok V712.

Delområde 1

Eksisterende M44 består av en stor bygningsmasse, som skaper en barriere mot sentrum. Delområdet består av tre forskjellige fasader. Fasaden mot Reevegen har noe variert utforming, materialitet, fargebruk og takform, samt funksjonelle byrom utenfor vegglivet. Ellers er fasadene mot Jupitervegen og fv. 44 hovedsakelige i tre, et naturlig materiale som harmonerer med øvrige deler av Bryne sentrum. Det er lite særpreg tilknyttet bebyggelsen, og arkitekturen generelt er ikke godt tilpasset byens form og skala.

Vurdering av verdi er *uten betydning* til noe verdi.

Delområde 2

Delområdet består av kulturminner som er godt tilpasset byens skala og arkitektur. Fasadene mot Kaizersplassen fra M44 er lukkede og skaper en vegg mot byrommet. Kaizersplassen har særpreg, med Bryne Mølle, kornmottaket og kornsiloen som har fasader ut mot plassen. «The Stardom Glow» på kornsiloen er blitt et nøkkelement med betydning for byens identitet. De lukkede fasadene trekker ned verdien til byrommet Kaizers plass, som pga. dens beliggenhet også har dårlige solforhold.

Vurdering av verdi er *stor verdi*.

Delområde 3

Delområdet består av en parkeringsplass og bebyggelse som ikke gir noe til bybildet, eller er tilpasset byens form og skala. Delområdet er tilrettelagt for bilbruk i stor grad, som gir forringet opplevelse for gående. Bebyggelsen innenfor delområdet har monoton fasade og stort fotavtrykk.

Vurdering av verdi er *uten betydning*.

Fjernvirkning

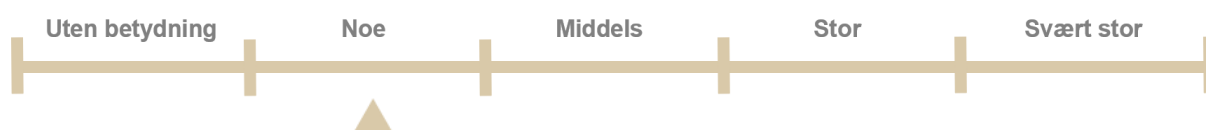
Den store bygningskroppen til eksisterende M44 medfører at siktlinjer fra sentrum blokkeres når man kommer nært på kjøpesenteret. Det gjelder ikke Storgata, hvor man kan se forbi Kaizers plass.

Kjøpesenterets verdi for sentrum visuelt sett vurderes å være av *noe* til *ubetydelig verdi*.

Samlet verdivurdering

På bakgrunn av verdien for de ulike delområdene og fjernvirkning blir temaet samlet vurdert til å ha *noe* verdi.

Samlet	Verdi
Delområde 1	Ubetydelig/noe
Delområde 2	Stor
Delområde 3	Ubetydelig
Fjernvirkning	Ubetydelig/noe
Samlet omfang	Noe



9.5 Vurdering av påvirkning

9.5.1 0-alternativet

Kjøpesenteret, felleskjøpet-bygget og kulturminnene beholdes slik de er i dag. Dagens situasjon harmonerer ikke med omgivelsene i form, skala eller uttrykk. Langs Reevegen er det kvaliteter som skaper en bedre sammenheng med Bryne sentrum. Dersom det ikke gjøres tiltak vurderes påvirkningen å være *ubetydelig*.



9.5.2 Alternativ 1

Delområde 1

Delområde 1 blir i svært liten grad påvirket av tiltaket. Fasader og uterom mot Reevegen og Jupitervegen endres i svært liten grad. Fasade mot fv. 44 utvides til delområde 3 og omtales der. Påvirkningen vurderes å være *ubetydelig endring*.

Delområde 2

Det skal gjøres store endringer i fasader ut mot Kaizersplassen, med unntak av fasaden til Bryne Mølle. Hensynssone for vernet bebyggelse videreføres. Kornmottaket og kornsiloen skal bevares, men det skal gjøres interne og ytre endringer på byggene, slik at bruksverdien økes. På bakkeplan skal fasader åpnes, for å skape et mer levende byrom. Det skal etableres ny inngang til M44 fra Kaizersplassen, som vil koble sentrum og M44 sammen på en bedre måte. Det helhetlige inntrykket av plassen vil være mer sammenheng og samspill mellom bebyggelse og byrom.

Kornsiloens synlighet fra nordlig retning på fv, blir påvirket av tiltaket. Ved dagens situasjon skjuler tilbygget som skal rives endel, men siloens øverste etasjer er delvis synlige. Etter realisering av planen, vil flerfunksjonsbygget skjule nedre deler av bygget, slik at den øverste etasjen er synlig i sin helhet.

Samlet vurderes påvirkningen å være *forbedret*.

Delområde 3

Delområde 3 vil påvirkes i stor grad av tiltaket. Det nye flerfunksjonsbygget vil henvende seg til Kaizersplassen og Roslandsåna, og gi en økt bruksverdi til byrommet. Kaizersplassen planlegges forlenget som forplass og sitte-trapp mot flerfunksjonsbygget og Roslandsåna. Dette vil skape bedre kontakt mellom Kaizersplass og Roslandsåna.

Utvidelsen av M44 vil ikke oppleves fra Bryne sentrum. Fra nordvest vil utvidelsen være merkbar. Utvidelsen planlegges over eksisterende parkeringsareal, hvor det ikke finnes naturlige gangakser. Bebyggelsen skal gjenspeile dagens areal- og funksjonskrav og gjeldende byggeskikk. Den lange horisontale fasaden mot fv. 44 brytes opp med vertikale elementer og inndelinger. Flate tak på boligbebyggelsen vil harmonere med øvrige deler av M44 og bidra til et helhetlig og rolig overordnet uttrykk.

Boligbebyggelsen som skal etableres over utvidet M44, planlegges med gode solrike og skjermede utearealer på tak over kjøpesenteret. Plasseringen av boligbebyggelsen skaper uterom med gode sol- og vindforhold. I tillegg får alle boenheter gode utsiktsforhold. Boligene

skal kobles til bakkeplan via heis- og trapperom i nordlig og sørlig boligblokk. Her ledes beboere via Kaizersplass mot Bryne sentrum, som vil gi mer liv til byrommet.

Påvirkningen vurderes å være *noe forbedret*.

Fjernvirkning

Dagens senter har et volum og omfang som viser igjen i bybildet og nærområdet. Etter realisert plan, vil både bebyggelsens utstrekning og høyder økes, noe som påvirker byens silhuett sett fra nærliggende områder.



Figur 9.20 Planområdet sett fra nordvest, før og etter realisert plan



Figur 9.19 Planområdet sett fra sørvest, før og etter realisert plan

Fra fylkesvegen blir det utvidede senteret og flerfunksjonsbygget godt synlig ved adkomst fra nord. Det vil også være synlig ved adkomst fra sør, men avviker i mindre grad fra dagens bebyggelse og silhuett.

Fra Storgata/Bryne sentrum opprettholdes og styrkes den fysiske forbindelsen forbi Kaizersplass. Flerfunksjonsbygget vil være mer synlig enn dagens felleskjøpet-bygg, men skal ha en fasade med visuell verdi. Det legges til rette for at det kan etableres ny gatekunst på fasaden på flerfunksjonsbygget som vil være synlig fra Storgata.



Figur 9.21 Kaizers plass og ny forbindelse mot vest sett fra enden av Storgata

Ved eksisterende situasjon har Sveinsvollsvegen og Meierigata sikt mot horisonten over M44, fra noe opp i gatene i sentrum. Bakenforliggende landskap er ikke synlig. M44s voluminøse bygningskropp medfører at sikten hindres når man kommer nærmere bebyggelsen.

Sikt fra Sveinsvollsvegen i sentrum opprettholdes i stor grad, men vil påvirkes noe. Planlagt boligbebyggelse vil være synlig fra sentrum, men ligger tilbaketrukket fra dagens gesims mot byen, slik at denne forblir uendret. Ny bebyggelse vil påvirke sikt fra Meierigata i sentrum forbi M44. Endringer i silhuett blir synlig fra større avstand.

Påvirkningen vurderes å være *noe forringet*.



Figur 9.22 Planområdet sett fra sentrum i øst, før og etter realisert plan

Samlet vurdering av påvirkning

Samlet vurdering av påvirkning basert på delområdene og fjernvirkning vurderes å være noe forbedret.

Samlet	Påvirkning
Delområde 1	Ubetydelig
Delområde 2	Forbedret
Delområde 3	Ubetydelig/noe forbedret
Fjernvirkning	Noe forringet
Samlet omfang	Ubetydelig endring/forbedret



9.6 Konsekvensvurdering

0-alternativet

Dagens situasjon videreføres, som ikke medfører konsekvens for arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet. (0)

Alternativ 1:

Alternativet øker volumet på den eksisterende bygningsmassen, men gir større variasjon i fasader og uterom. Interne og utvendige forbindelser styrkes, med å sikre flere aktive fasader ut mot viktige byrom. Det sikres aktive fasader i større grad. Tiltaket vil medføre en bedre sammenheng mellom sentrum og M44. Det vurderes at alternativ 1 vil ha en liten positiv konsekvens. (0/+)

9.7 Justert planforslag

9.7.1 Eksisterende M44 – delområde 1

Det gjøres ingen endringer på delområde 1 sammenlignet med tidligere planforslag. Påvirkningen forblir dermed lik, ubetydelig endring.

9.7.2 Kulturmiljø og Kaizers plass – delområde 2

Det planlegges ingen endringer på kornmottaket sammenlignet med tidligere planforslag. Kornsiloen transformeres i mindre grad, og maleriet beholdes på fasaden. Det planlegges fortsatt for aktive fasader i første etasje mot Kaizers plass, som vil bidra til økt bruk. Selv om kornsiloen påvirkes i mindre grad enn tidligere vurderes påvirkningen for arkitektur m.m. å være lik, forbedret.

9.7.3 Utvidelse og nybygg – delområde 3

Det planlagte flerfunksjonsbygget skal være mindre i fotavtrykk sammenlignet med tidligere planforslag. Bygget får større avstand til M44, Kaizers plass, fv.44 og Roslandsåna. Bygget skal oppføres i 5 etasjer. De to nederste etasjene skal være parkering, med servering/kultur ut mot Kaizers plass. De tre øverste etasjene skal være næring/kontor med fasade med utstrakt bruk av glass, og med tydelige vertikale inndelinger..

De to nederste etasjene vil bestå av et samlet parkeringsanlegg for Flerfunksjonsbygget og kjøpesenteret Dette medfører at passasjen mellom flerfunksjonsbygget og M44 heves og legges på lokk over anlegget. Siktlinjen fra Storgata vil allikevel opprettholdes.

Det gjøres justeringer på boligene over M44. Plasseringen av de forskjellige blokkene videreføres. Blokk A trekkes inn i øverste etasje. Blokk B deles i tre og trekkes inn i øverste etasje. Blokk C trappes ikke ned mot Kaizers plass, men trekkes inn i øverste etasje. Blokk A og B videreføres med 3 etasjer. Blokk C vil få 4 etasjer med bolig, med nedtrapping til 3 etasjer mot Kaizers plass. Øverste etasje er mindre nedtrappet enn tidligere..

Det vurderes at påvirkningen av planforslaget er noe forbedret sammenlignet med tidligere planforslag. Påvirkningen for delområde 3 vurderes å være noe forbedret.

9.7.4 Fjernvirkning

Det er gjort justeringer på flerfunksjonsbygget og boligblokk B som vil påvirke fjernvirkning. Fasaden til boligblokk B mot fv. 44 deles opp i tre. Oppdelingen vil ikke ha betydning for siktlinjer fra Bryne sentrum. Flerfunksjonsbygget ble tidligere planlagt som et voluminøst bygg med stor grunnflate. Bygget er justert til å ha betydelig mindre grunnflate og noe lavere høyde mot fv.44, som gir et mildere uttrykk fra fv.44.

Påvirkning for fjernvirkning vurderes å være ubetydelig/noe forringet.

9.7.5 Samlet konsekvens etter justeringer

Innenfor delområde 3 blir påvirkningen på arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet noe forbedret sammenlignet med tidligere planforslag. Endringen i påvirkning er så liten at den samlede konsekvensen for arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet forblir uendret. Det vurderes at planforslaget vil ha en liten positiv konsekvens. (0/+)

	Påvirkning før justeringer	Påvirkning etter justeringer
Delområde 1	Ubetydelig	Ubetydelig
Delområde 2	Forbedret	Forbedret
Delområde 3	Ubetydelig/noe forbedret	Noe forbedret
Fjernvirkning	Noe forringet	Ubetydelig/noe forringet
Samlet omfang	Ubetydelig endring/forbedret	Noe forbedret

9.8 Oppsummering og avbøtende tiltak

Samlet sett vil tiltaket være positivt for arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet. Tiltaket har til hensikt å styrke Bryne sentrum og skape flere adkomstpunkt for myke trafikanter. Byrommet Kaizers plass skal styrkes gjennom aktive fasader og funksjoner som inviterer til økt bruk.

Tiltak som må sikres i plan for at tiltaket får en positiv konsekvens:

- Det må stilles krav til aktive fasader mot Kaizersplass.
- Flatt tak på boliger sikres i bestemmelser.
- Maks høyde på bebyggelse sikres i plankart.
- Det må stilles kvalitetskrav til skilt og belysning. Eksempelvis kan skilt mot fv. 44 være i større skala enn skilt mot Kaizersplass.
- Det skal etableres ny inngang til M44 fra passasjen mellom senteret og flerfunksjonsbygget.
- Materialer og preg fra Kaizersplassen videreføres i nye utearealer.
- Det skal implementeres variert materialitet og vertikale elementer i fasader for å bryte opp det horisontale preget.

10 PARKERING

10.1 Fra fastsatt planprogram

Det er et stort parkeringsareal på bakkeplan utenfor kjøpesenteret M44 i dag, samt inne i bygget. Det er kjente utfordringer med manglende parkering i sentrum, men M44 isolert sett har god dekning. Det er kjente utfordringer med trafikkflyt og -avvikling i travle perioder, med oppstuvning ut i omkringliggende vegnett.

Utredninger og avklaringer som foreligger

- Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke.
- Sentrumsplan for Bryne 2016-2025

Utredningsbehov

Konsekvenser av økt parkeringsbehov.

Organisering og adkomst til parkeringsanlegg/område. Planområdet kan vurderes som mulig område for felles parkeringsløsning for M44 og sentrum.

Metode

Parkeringsplan og visualiseringer, beskrivelser og vurderinger.

Dokumentasjonskrav

Temaet utredes i KU, og redegjøres for i planbeskrivelsen.

10.2 Generell beskrivelse

10.2.1 Dagens situasjon

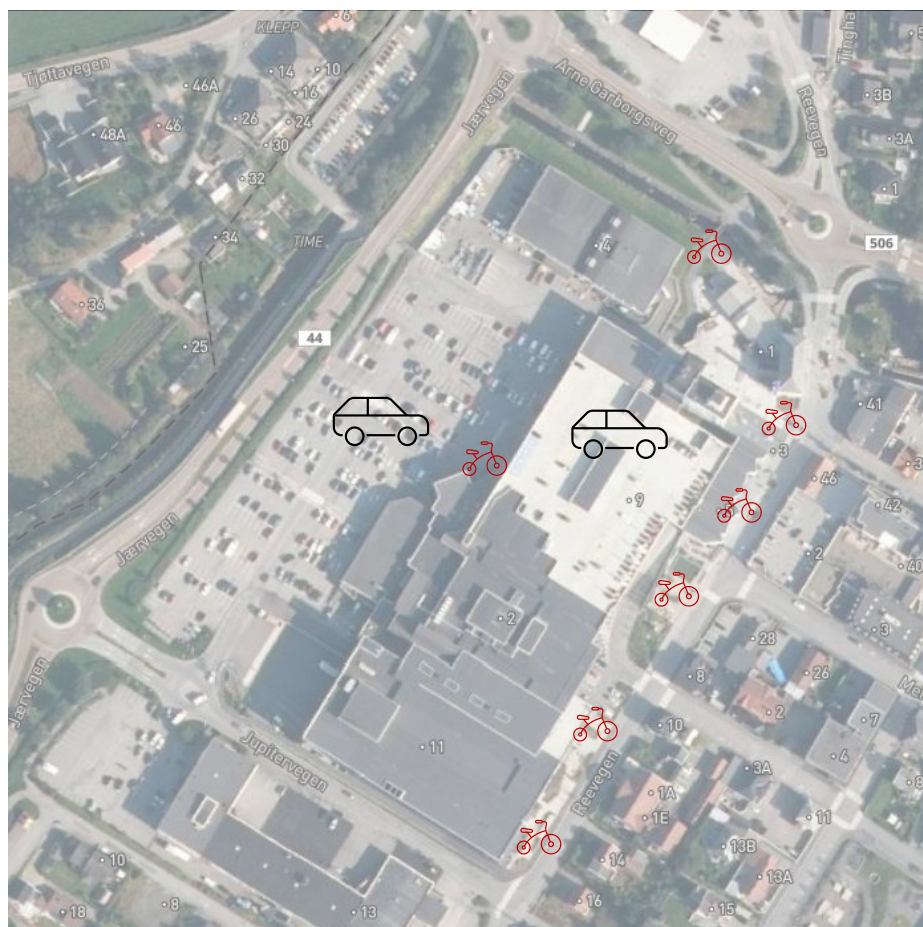
Ved dagens situasjon er det opparbeidet ca. 700 parkeringsplasser fordelt på innvendig parkeringshus, på bakkeplan og på tak. Utenfor planområdet er det satt av ca. 50 plasser til ansattparkering. Innvendig parkeringshus og parkering på tak har adkomst fra Reevegen i øst, mens bakkeparkeringen har adkomst fra Jupitervegen i sør. Det er anlagt ca. 290 flere parkeringsplasser enn det gjeldende plan åpner for.

Utendørs bakkeparkering er opparbeidet med asfalt, der parkeringsplasser, krysningsspunkt for myke trafikanter, og kjøreretninger er oppmerket. Krysningsspunkt er etablert som opphøyde fotgjengerfelt.

Det er avsatt plass til sykkelparkering i nærhet til kjøpesenterets inngangspartier. Fra inngangsparti mot parkeringsplassen i vest er det avsatt ca. 10 plasser, mot Reevegen i øst er det avsatt ca. 50 plasser, og mot Roslandsåna er det avsatt ca. 12 plasser. Ansatte har tilgang på innvendig sykkelparkering og garderober, hvor det er avsatt 24 plasser.

Iht. Nedremarkas statistikk for M44 har de i gjennomsnitt ca. 6 450 besøkende hver dag. Etter at planforslaget er realisert anslås antall daglig besøkende å stige til ca. 7 007.

Dagens parkeringsplass har ifølge M44 ikke kapasitet til å betjene travle perioder, noe som resulterer i kø og oppstuvning i og ved planområdet med jevne mellomrom.



Figur 10.1 - Plassering av bil- og sykkelparkering i planområdet.

10.2.2 Parkeringsnorm

Regionalplan for Jæren

Regionalplanen legger opp til følgende parkeringsnorm i planområdet:

REGIONALPLANENS PARKERINGSNORM BIL			
Funksjon	Krav til parkeringsplasser	Antall boenheter/ m ² BRA	Antall parkerings- plasser
Bolig	Maks 1,2 pr. boenhet (blokkbebyggelse)	80	96
Kjøpesenter	0,9 pr. 100 m ² BRA	67 000* <i>*Eksisterende og planlagt næring innenfor planområdet</i>	603
Totalt			699

REGIONALPLANENS PARKERINGSNORM SYKKEL			
Funksjon	Krav til parkeringsplasser	Antall boenheter/ m²BRA	Antall parkerings- plasser
Bolig	Min 3 pr. boenhet	80	240
Kjøpesenter	Min 2 pr. 100 m²BRA	67 000* <i>*Eksisterende og planlagt næring innenfor planområdet</i>	1340
Totalt			1580

Kommunedelplan for sentrum

Kommunedelplan for sentrum legger opp til følgende parkeringsnorm i planområdet:

SENTRUMSPLANENS PARKERINGSNORM BIL			
Funksjon	Krav til parkeringsplasser	Antall boenheter/ m²BRA	Antall parkerings- plasser
Bolig	1* pr. boenhet <i>*Det tas utgangspunkt i en jevn fordeling av boligstørrelser, og benyttes et snitt av kommunens krav som er differensiert iht. boligstørrelse</i>	80	80
Næring	0,5 pr. 50 m²BRA	67 000* <i>*Eksisterende og planlagt næring innenfor planområdet</i>	670
Totalt			750

SENTRUMSPLANENS PARKERINGSNORM SYKKEL			
Funksjon	Krav til parkeringsplasser	m²BRA	Antall parkerings- plasser
Bolig	Min 1 pr. 50 m²BRA	7 500	150
Næring	Min 1 pr. 50 m²BRA	67 000* <i>*Eksisterende og planlagt næring innenfor planområdet</i>	1340
Totalt			1490

Kommunedelplanen sier også at sentrum bør planlegges med oversiktlige tilkomstforhold og felles kundeparkering, og at det skal etableres sykkelparkering ved alle trafikknutepunkt og sentrale møteplasser, iht. temakart nr. 8 «Grøne byrom».

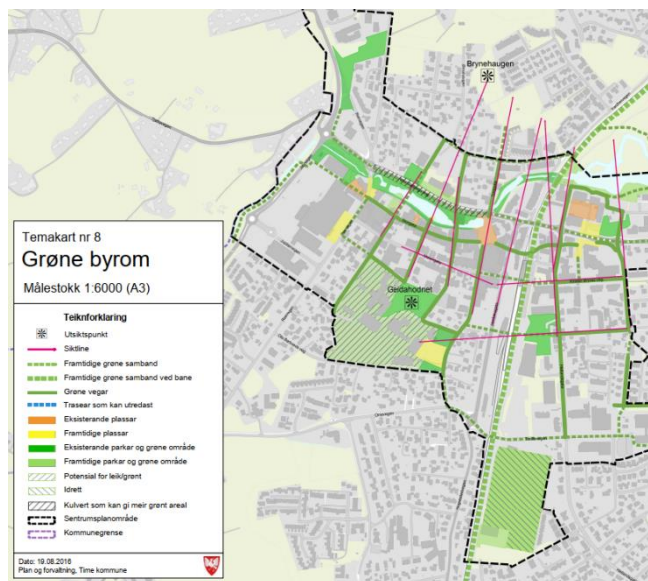
Gjeldende plan

Det meste av planområdet er regulert i plan 0403.01; *Detaljregulering for utvidelse av kjøpesenter M44, Bryne*, vedtatt i 2011. Her er området regulert til kombinert formål

kjøpesenter/kontor/parkering og forretning/kontor. I tillegg er det regulert 14,71 daa til parkering på bakkeplan.

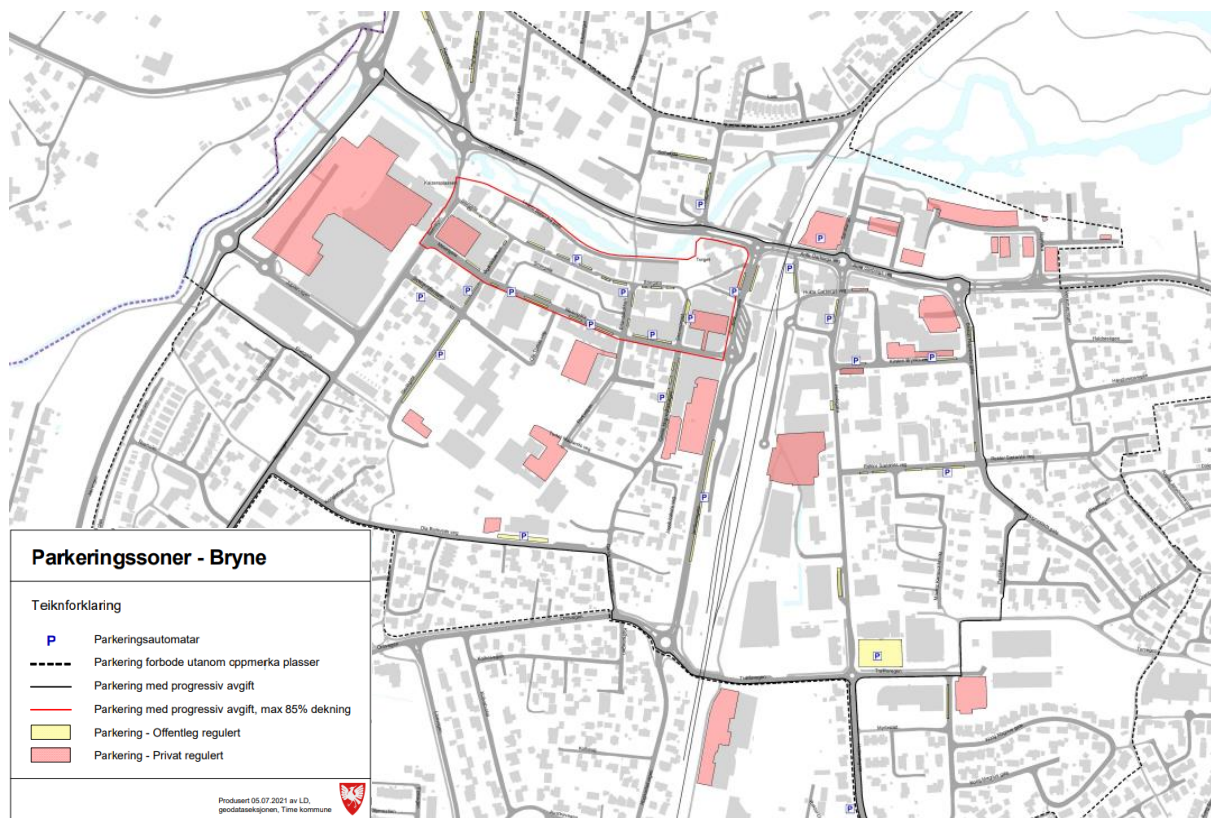
Bestemmelsene slår fast at

kommunedelplan for sentrums bestemmelser vedr. parkeringsdekning skal gjelde i planområdet. Planen åpner for inntil 53 350 m², tilsvarende 534 p-plasser.



Figur 10.2 "Grøne byrom", temakart 8 i kommunedelplan for Bryne sentrum

10.2.3 Lokalisering av parkeringstilbud i sentrum



Figur 10.3 Parkeringssoner - Bryne, kart av Time kommune

Det er tre parkeringssoner i Bryne sentrum, vist i Figur 10.3. I den røde sonen i sentrum er parkering rimelig første timen, og med stigende avgift utover én time. I sonen som er merket med svart linje på kartet, starter prisene litt høyere, men har lavere stigning. Det er kun lov å parkere på oppmerkede plasser.

Offentlige parkeringsplasser er merket med blått skilt, mens Private parkeringsplasser har svarte skilt. Privat regulerte parkeringsplasser er markert med rød farge i parkeringsplanen, mens offentlig regulerte, er markert gule.

Det er omkring 200 offentlige og 1850 private parkeringsplasser i Bryne sentrum (Time kommune, Stavanger Aftenblad). Det er usikkert hvor mange av de private plassene som er offentlig tilgjengelige. Bryne har omkring 12 800 innbyggere (SSB, 2022), og er regiondelsenter for Sør-Jæren. Time, Klepp og Hå har til sammen 58 721 innbyggere (SSB, 2022), som vurderes i stor grad å sokne til Bryne som hovedsenter. Gjesdal kommune tilhører også Sør-Jæren med sine 12 260 innbyggere. Det vurderes at Gjesdal pga. nærhet til E39 og tilgjengelige bussforbindelser, har en sterkere tilknytning til Sandnes og Stavanger som hovedsentre.

10.3 Planforslaget

10.3.1 Bilparkering

Antall

Det legges opp til en parkeringsdekning som er i tråd med sentrumsplan for Bryne, men som ligger noe over det Regionalplanen angir. I planforslaget åpnes det for inntil 750 p-plasser. Det er en økning på omkring 50 plasser i forhold til dagens situasjon. Antall parkeringsplasser pr. 100 m² reduseres fra 1,7 til 1 parkeringsplasser per 100 m² næring, ift. dagens situasjon. Dette overstiger Regionalplanens norm med inntil 51 plasser. Det er utarbeidet mobilitetsplan for planforslaget, der det vurderes at nullvekstmålet kan nås med valgt parkeringsdekning, grunnet andre tiltak som må sikres i planen. Tabell 10.1 Bilparkeringsdekning, viser at parkeringsdekningen for næring kan betjene 3 350 kunder, tilsvarende 48% av besøkende.

Tabell 10.1 Bilparkeringsdekning (hentet fra mobilitetsplan)

Antall parkeringsplasser næring	750
Gjennomsnittlig besøksstid (Kilde: Nedremarka Eiendom)	2 timer
Åpningstid	10 timer
Totalt antall besøkende	7 007
Total parkeringsdekning kan betjene:	5* x 750 = 3 350 kunder

*kunder pr. parkeringsplass

Lokasjon/plassering

Det har i planforslaget blitt vurdert å etablere et utvidet parkeringstilbud i randsonen av Bryne sentrum, nær hovedinnfartsåren, fv. 44 som både kunne benyttes av besøkende til M44, og til sentrum for øvrig. Et premiss for en slik løsning ville være at sentrumsplanens parkeringsnorm ble utfordret. Når det nå legges opp til en parkeringsdekning i tråd med sentrumsplanen, er dette med sikte på kun å betjene kjøpesenterets parkeringsbehov.

Parkering for beboere, ansatte og besøkende i M44 skal løses i felles parkeringsanlegg. Det er i løpet av prosessen vurdert å anlegge parkeringsanlegget under bakken, men utfordringer knyttet til masseoverskudd, teknisk infrastruktur og nærhet til Roslandsånå/flomveg, medførte at det ble gått bort fra dette. Planforslaget legger opp til et nytt p-anlegg i nytt

Flerfunksjonsbygg nord i planområdet, og et p-anlegg internt i kjøpesenteret, som vil ha ca. 630 parkeringsplasser til sammen. I tillegg skal eksisterende bakkeparkering mot Jærvegen omstruktureres og reetableres, og bakkeparkering mot Reevegen fjernes. Disse parkeringstilbudene vil betjene kunder og brukere av senteret og øvrige tjenester i planområdet. Boligparkering vil løses på tak, og holdes adskilt fra parkering til senteret og øvrige funksjoner. Ansattparkering utenfor planområdet videreføres som ved dagens situasjon.

Arealene der det planlegges parkering, både eksisterende og nye, ligger i umiddelbar nærhet til fv. 44, mellom to viktige adkomstveger til Bryne sentrum. Områdene er støy- og delvis vindutsatt.

Planforslaget sikrer mulighet for at parkeringsanlegg i bygg etableres slik at de kan transformeres til næringsarealer i fremtiden. Dette gjelder både i nybygg og i kjøpesenter.

Utforming

I planforslaget legges det opp til en ny organisering av parkeringsarealer innenfor planområdet. Det legges opp til ny adkomst til nytt p-anlegg i nord, der det også vil være mulighet for gjennomkjøring til p-anlegget som er tilknyttet senteret. Mot Jærvegen vil parkeringsanlegget ligge mot fasaden. I flerfunksjonsbygget sikres publikumsrettede funksjoner ved åpne og aktive partier, mens parkering er lagt mot lukkede partier.



Figur 10.4 Oversikt over innvendig parkering

Det legges opp til en omorganisering av parkeringsplassene på bakkeplan, med mål om å bedre trafikkavvikling og -sikkerhet i området. Hovedgrepene mtp. trafikkavvikling er å fordele trafikken på tre adkomster heller enn dagens to adkomster, samt å sikre bedre flyt inne på eiendommen for å unngå oppstuvning ut i overordnet vegnett. Parkeringsarealet defineres og deles opp ved hjelp av grønnsrabatter, plantefelt og ulik belegning, noe som bidrar til tydeligere kjøremønster og lavere fart. Forbindelser for gående tydeliggjøres, og legges om, slik at antall kryssninger og mulige konfliktpunkt mellom trafikantgrupper minimeres.



Figur 10.5 Utforming av utendørs bilparkering på bakkeplan

Parkeringsplasser og manøvreringsareal utformes i tråd med gjeldende regler.

Antall parkeringsplasser for bil økes med utvidelsen av næringsareal, og antall parkeringsplasser pr. 100m² reduseres sammenlignet med dagens situasjon.

10.3.2 Sykkelparkering

Antall

Det legges opp til å følge sentrumsplanens føringer for sykkelparkering for boliger. For kjøpesenteret vil antall parkeringsplasser for sykkel avvike fra overordnede føringer, men det planlegges en betraktelig økning i forhold til eksisterende situasjon. I planforslaget stilles det krav til minimum 2 sykkelparkeringsplasser per bolig og minimum 1 sykkelparkeringsplass per 100 m² næring. Samlet gir det en dekning på 920 sykkelparkeringsplasser i planområdet. Tabell 10.2 viser at utendørs sykkelparkeringsdekning for næring kan betjene 990 kunder, tilsvarende 14% av besøkende. Dekningen er høyere enn forventet andel syklende (7%) beregnet i mobilitetsplan. Handelsreiser har en sykkelandel på 4% i Reisevaneundersøkelsen fra 2021. Dette er betydelig lavere enn andelen ved andre turer, som f.eks. arbeidsreiser (12%). Sykkelparkeringsplasser som er lokalisert i anlegg innendørs, vil kunne benyttes av både ansatte og besøkende. Dersom all innendørs sykkelparkering benyttes av ansatte, vil inntil 50% av ansatte kunne sykle.

Dette tatt i betraktning, legger planforslaget opp til en høy dekning. Planområdet har en sentral plassering i Bryne sentrum, men ligger samtidig langt fra bybåndet. Det vurderes derfor at en ikke kan oppnå like høy sykkelandel i Bryne som i Sandnes og Stavanger. Mobilitetsplanen har en ønsket sykkelandel på 7% for handel, og 18% for arbeidsreiser, og viser at valgt dekning og tiltak som må sikres i planen, kan bidra til å flytte flere turer over på sykkel som reisemiddel.

Tabell 10.2 Sykkelparkeringsdekning (hentet fra mobilitetsplan)

Antall sykkelparkeringsplasser besøkende utendørs	198
Gjennomsnittlig besøkstid (Kilde: Nedremarka Eiendom)	2 timer
Åpningstid	10 timer
Totalt antall besøkende	990
Total parkeringsdekning kan betjene:	5* x 198 = 990 kunder

*kunder pr. parkeringsplass

Lokasjon/plassering

For boligdelen vil sykkelparkering løses i eget sykkelanlegg i forbindelse med parkeringsplasser på tak, samt i forbindelse med heis- og trapperom. Her legges det opp til eget sykkelrom for parkering og reparasjon, som kan nås fra bakkeplan uten bruk av heis.

For næringsdelen vil sykkelparkeringsplasser løses i tilknytning til inngangsparti for gjester. Det vil også etableres overbygde og låsbare sykkelparkeringsplasser for gjester i tilknytning til nye p-anlegg for bil. Dagens fasiliteter for ansatte med innvendig sykkelparkering og garderober, videreføres og utvides. I tillegg planlegges det mobilitetspunkt innenfor planområdet, for bl.a. bysykler og el-sparkesykler, i tilknytning til kollektivholdeplass.



Figur 10.6 Planlagt organisering av sykkelparkeringsplasser.

Utforming

Det stilles krav til at en andel sykkelparkeringsplasser skal etableres overbygde og låsbare. For boligdelen vil all sykkelparkering løses innendørs, i egne anlegg, og i forbindelse med heis- og trapperom. Det sikres at alle boenheter har tilgang til 1 sykkelparkeringsplass uten

bruk av heis. Øvrige sykkelparkeringsplasser løses på tak. Besøkende til boligene kan parkere sykler i kjøpesenterets sykkelparkering, eller på tak. For næringsdelen, vil det være en variasjon med lett tilgjengelige og arealeffektive parkeringsplasser for gjester ved inngangspartier, og overbygde og låsbare plasser internt i bygg, i tilknytning til parkeringsanlegg og vertikale akser. Det settes også av en andel plasser til lastesykler, samt med ladepunkter for el-sykler.

10.4 Vurdering av verdi

Dagens parkeringsplasser i planområdet har betydning for trafikkmengder, trafikkavvikling, og ferdsel og aktivitet i sentrum og omkringliggende områder. Lokasjonen i randsonen til sentrum nær hovedinnsfartsåren fv. 44, og på motsatt side av sentrum for Bryne togstasjon, vurderes velegnet for parkering. Uteområdet er støyutsatt, og har lav bruksverdi mtp. andre funksjoner.

Parkeringsplassene innenfor planområdet utgjør en betydelig andel av parkeringsplasser som er lokalisert i sentrum, ca. 35%.

Det er et relativt stort omland og mange innbyggere som har Bryne som hovedsentrum. Samlet vurderes planområdet å ha *middels verdi* for parkering.



10.5 Vurdering av påvirkning

10.5.1 0-alternativet

Dagens situasjon videreføres, med dagens parkeringsdekning. Det anlegges ingen nye sykkelparkeringsplasser. Påvirkningen vurderes å være *ubetydelig endring*.



10.5.2 Alternativ 1

Ved vurdering av påvirkning ses det på påvirkning på trafikkmengder, trafikkavvikling og reisemiddelfordeling.

Trafikkmengder

Det forventes en økning i trafikk til senteret på 4-9 %, basert på forventet kundevekst og tilgjengelige parkeringsplasser (Mobilitetsplan - Prosjektil, Trafikkanalyse - Norconsult). At planforslaget kan bidra til økt trafikk i et allerede belastet område er negativt. Trafikkanalyse utarbeidet av Norconsult viser at trafikkøkning knyttet til utvidelse av kjøpesenter og parkeringstilbud utgjør en liten andel av forventet generell trafikkøkning i området. Det vurderes at parkeringsdekning i planforslaget medfører *noe forringelse* med tanke på trafikkmengder.

Trafikkavvikling

Planforslaget legger opp til en parkeringsdekning som, sett opp mot forventet antall turer til planområdet, er restriktiv. Dette vil kunne bidra til å flytte potensielle bilturer over til andre, mer miljøvennlige transportmidler, men vil også kunne medføre noe økt press på sentrum, omkringliggende gater og parkeringsplasser. Planforslaget legger opp til en ny adkomst, og en organisering internt i planområdet, som vil medføre bedre trafikkflyt og mindre oppstuvning ut i omkringliggende vegnett. Påvirkning på trafikkavvikling vurderes som *ubetydelig endret/forbedret*.

Reisemiddelfordeling

Parkeringsdekning i større utbyggingsprosjekter bør være i samråd med overordnede planer. En restriktiv parkeringsdekning er et effektivt virkemiddel for å sikre en lav bilførerandel.

Omkring 60% av parkeringsplassene planlegges i fellesanlegg i bygg, som skal kunne transformeres til næringslokaler i fremtiden. Det sikres dermed mulighet for fremtidig reduksjon av p-plasser. Iht. utarbeidet mobilitetsplan, vil nullvekstmålet kunne nås med foreslått parkeringsdekning, som ligger noe over det føringer i Regionalplanen tilsier.

Antall sykkelparkeringsplasser bør som prinsipp være i tråd med overordnede føringer. Planforslaget vil ha positiv påvirkning på parkeringstilbud for syklist, gjennom økt dekning, og høy kvalitet, men innfrir ikke overordnede krav. At det legges til rette for bysykler og el-sparkesykler i planområdet, vurderes også som positivt. Det vurderes at planforslaget får *ubetydelig/noe forbedret* påvirkning på reisemiddelfordeling.

Samlet

Samlet vurderes påvirkning av parkeringsløsning i planforslaget å være *ubetydelig endret/noe forringet*.

Samlet	Påvirkning
Trafikkmengder	Noe forringet
Trafikkavvikling	Ubetydelig/noe forbedret
Reisemiddelfordeling	Ubetydelig/noe forbedret
Samlet omfang	Ubetydelig endring/noe forringet



10.6 Konsekvensvurdering

0-alternativet:

I vurdering av dagens situasjon legges det til grunn at dagens forhold videreføres, med ubetydelig konsekvensgrad. Det er dårlig kapasitet på eksisterende vegnett og parkering, og med generell forventet befolkningsvekst, vil videreføring av dagens løsning i et langsiktig perspektiv bidra til en forringet situasjon.

Alternativ 1:

Parkeringsløsningen får en utbedret organisering og struktur, som kan bidra positivt på trafikkflyt i området. Parkeringsdekning i planforslaget kan bidra til noe økt trafikk til/fra området. En høyere parkeringsdekning for bil, kan virke negativt på overordnet målsetning om å flytte flere turer over på mer miljøvennlige transportmidler.

Mobilitetsplanen har vist at parkeringsdekningen reduseres per 100 m² næring, i forhold til planlagt utvidelse (BRA) og at nullvekstmålet kan innfris. Foreslått parkeringsdekning er i tråd med føringer i gjeldende kommunedelplan.

Det er positivt at parkeringsdekningen for sykkel økes betraktelig i forhold til dagens situasjon.

Det er vurdert at planområdet har middels verdi og påvirkningen er satt til ubetydelig endring/forringet, noe som gir en konsekvensgrad på -1.

10.7 Justert planforslag

10.7.1 Bilparkering

Etter høring er utformingen av parkeringsløsning for bil justert noe. Endringene omfatter endring i flerfunksjonsbygget og noen mindre endringer av parkering på bakkeplan mot fv. 44. Antall parkeringsplasser for bil er tilnærmet likt, og adkomst til parkeringsanlegg videreføres. Endringene har ingen betydning på konsekvensvurdering av temaet parkering.

10.7.2 Sykkelparkering

Etter høring er parkeringsdekning for sykkel justert for å imøtekomme innsigelser. For boliger er krav til sykkelparkering endret fra 2 til 3 per boenhet. For tjenesteyting, bevertning og kontor er krav til sykkelparkering økt fra 1 til 2 per 100 m² BRA. Parkeringsdekning for kjøpesenter videreføres med 1 parkeringsplass for sykkel per 100 m² BRA. Samlet betyr det ca. 295 flere sykkelparkeringsplasser innenfor planområdet, med 1215 sykkelparkeringsplasser.

Plassering av sykkelparkering videreføres i stor grad. Sykkelparkering for bolig foreslås løst ifm. heis-/trappehus og i sykkelrom på lokk. Det sikres at alle boenheter skal ha tilgang til minst en parkeringsplass for sykkel uten å måtte benytte heis. Det foreslås å legge til rette for sykkelparkering for ansatte bl.a. ifm. varelevering, i nærhet til garderober, og i nærheten av inngangspartier. Sykkelparkering for ansatte foreslås løst inne i låsbare rom. Det planlegges minst 220 sykkelparkeringsplasser for ansatte innendørs. Øvrig sykkelparkering fordeles i planområdet, og sikres etablert utendørs i tilknytning til inngangsparti, og innendørs i sykkelrom.

Justering vurderes å være av så liten betydning at påvirkning for parkering ikke justeres. Konsekvensen er dermed den samme som ved tidligere planforslag, noe negativ konsekvens (-1).

10.8 Oppsummering og avbøtende tiltak

Mobilitetsplanen lister opp mulige tiltak for å oppnå ønsket reisemiddelfordeling som bør sikres i plan. Flere av disse tiltakene vil kunne bidra som avbøtende tiltak for konsekvensgraden som er satt for parkering.

Samlet foreslås følgende avbøtende tiltak sikret i plan:

- Bildeling for beboere, ansatte og besøkende.
- Mobilitetspunkt ved bussholdeplass, med informasjon, tilbud om el-sykler og el-sparkesykler, samt nærhet til bildeleordning.
- Høy kvalitet på sykkelparkeringsplasser: overbygget, låsbare og med lademuligheter.
- Intern utforming på parkeringsplass som bidrar til gunstig trafikkavvikling
- Sikre mulighet for at parkeringsplasser i bygg gradvis transformeres til næring, og dekning reduseres.
- Krav til antall sykkel- og bilparkeringsplasser settes i planens bestemmelser.
- Det må tilrettelegges for at beboere kan ta med sykkel i heis, og sikres at en andel plasser kan nås uten bruk av heis
- Krav til antall lastesykler settes i planens bestemmelser.
- Ved omdisponering til kontor/næring innenfor BAA4 bør sykkelparkeringsdekning økes.

11 SAMMENSTILLING

11.1 Samlede konsekvenser for miljø og samfunn

11.1.1 Alternativ 0

Alternativet gjør at dagens situasjon videreføres. Det vil på kort sikt ikke gi noen konsekvenser for plan- og influensområdet.

11.1.2 Alternativ 1

Gjennomføring av tiltaket vil ha positive konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø, transportbehov/mobilitet, arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet. Gjennomføring av tiltaket vil ha liten negativ konsekvens for parkering.

En helhetlig vurdering og sammenstilling av alle temaene vurdert i KU, viser en svak positiv konsekvens ved gjennomføring av tiltaket. Det forutsettes at anbefalte tiltak følges opp i planarbeidet.

Tabellen nedenfor viser sammenstilling av konsekvenser for tema i utredningen og samlet konsekvens for tiltaket.

Tema	Alt. 0	Alt 1.
Kulturminner og kulturmiljø (kap. 7)	0	+1
Transportbehov/mobilitet (kap. 8)	0	0
Arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet (kap. 9)	0	0/+1
Parkering (kap. 10)	0	-1
Samlet konsekvens for planforslaget	0	0/+1

11.2 Oppfølgingsbehov for regulering

Aktuelle avbøtende tiltak må sikres i planforslagets bestemmelser og/eller plankart.

11.2.1 Tiltak tilknyttet kulturminner og kulturmiljø:

- Hensynssone for Bryne Mølle og kornmottaket videreføres i plankart.
- Det tillates ikke fasadeendringer på Bryne Mølle.
- Fasadeendringer på kornmottaket skal ikke forringe byggets verdi som en del av et viktig kulturmiljø. Bebyggelsens hovedformer og opprinnelige uttrykk videreføres.
- Krav til fargebruk og detaljering av flerfunksjonsbygget og M44, for å sikre noe kommunikasjon med kulturmiljøet.
- Det skal etableres ny inngang til M44 fra Kaizersplassen for å tilrettelegge for økt bruk. Inngangens skala må harmonere med skalaen til kulturminnene.
- Servering og kulturfunksjoner mot Kaizersplassen for å tilrettelegge for økt bruk.
- Kornsiloen videreføres, med mindre fasadeendringer som fører til økt bruksverdi, tillates.
- Ev. skilt og reklame mot Kaizersplassen må ikke forringe kulturminnene.

11.2.2 Tiltak tilknyttet transportbehov/mobilitet:

- Tiltak på overordnet vegnett: det er behov for firefelts veg for å håndtere dagens trafikk og generell trafikkvekst. Ved ev. utvidelse til firefelts veg bør det også ses på kryssutforming
- Mobilitetspunkt ved bussholdeplass, med informasjon, tilbud om el-sykler og el-sparkesykler, samt nærhet til bildeleordning.
- Sykkelparkering med tak.
- Låsbar sykkelparkering og garderobefasiliteter for ansatte.
- Bildeleordning for beboere, ansatte og besøkende.
- Trafikksikre og intuitive løsninger for myke trafikanter, som gang- og sykkelveger og ledende føringer i parkeringsareal.
- Universelt utformet med tanke på bredder, materialvalg og nivåforskjeller.
- Bedrifter kan oppfordre ansatte til bruk av miljøvennlige reisemiddel. Tiltak for å få til dette vil innebære gode sykkel fasiliteter for ansatte ved M44, som garderober, tørkemuligheter og verksted.
- Intuitive gangforbindelser som sikrer fremkommelighet.
- God belysning som bidrar til økt opplevd trygghet.
- Førende vertikale og horisontale elementer, og aktiv bruk av ulik materialitet.
- God lesbarhet gjennom skilting, oppmerking og utforming.
- Sikre frisiktskrav iht. overordnede føringer i plankart.

11.2.3 Tiltak tilknyttet arkitektur, estetisk utforming, uttrykk og kvalitet:

- Det må stilles krav til aktive fasader mot Kaizersplass.
- Flatt tak på boliger sikres i bestemmelser.
- Maks høyde på bebyggelse sikres i plankart.
- Det må stilles kvalitetskrav til skilt og belysning. Eksempelvis kan skilt mot fv. 44 være i større skala enn skilt mot Kaizersplass.
- Det må sikres at det etableres ny inngang til M44 fra passasjen mellom senteret og flerfunksjonsbygget.
- Materialer og preg fra Kaizersplassen videreføres i nye utearealer.
- Det skal implementeres variert materialitet og vertikale elementer i fasader for å bryte opp det horisontale preget.

11.2.4 Tiltak tilknyttet parkering:

- Bildeling for beboere, ansatte og besøkende.
- Høy kvalitet på sykkelparkeringsplasser: overbygget, låsbare og med lademuligheter.
- Mobilitetspunkt ved bussholdeplass, med informasjon, tilbud om el-sykler og el-sparkesykler, samt nærhet til bildeleordning.
- Intern utforming på parkeringsplass som bidrar til gunstig trafikkavvikling
- Sikre mulighet for at parkeringsplasser i bygg gradvis transformeres til næring, og dekning reduseres.
- Krav til antall sykkel- og bilparkeringsplasser settes i planens bestemmelser.
- Krav til antall lastesykler settes i planens bestemmelser.
- Det må tilrettelegges for at beboere kan ta med sykkel i heis, og sikres at en andel plasser kan nås uten bruk av heis
- Ved omdisponering til kontor/næring innenfor BAA4 bør sykkelparkeringsdekning økes.

12 KILDER

12.1 Nettbaserte kilder

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (pbl.)

Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven

Temakart-rogaland.no

12.2 Skriftlige kilder

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (vedtatt oktober 2020)

Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018-2040

Regionalplan for vannforvaltning i vannregionen Rogaland 2016-2021

Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015-2026

Kulturminneplan Time kommune 2008-2019

Fagnotat bevaring og videreutvikling for Bryne sentrum

Regionalplan for kulturmiljø, 2023

Kulturhistorisk stedsanalyse, En veileder i bruk av DIVE, 2018